Florentin Smarandache

FRATE CU MERIDIANELE ȘI PARALELELE

- volumul 6 -

Editura Silviana, Râmnicu-Vâlcea
2010

Florentin Smarandache

Frate cu meridianele şi paralelele

– volumul 6 – ediția a II-a –

Florentin Smarandache

FRATE
CU
MERIDIANELE
ŞI
PARALELELE

– volumul 6 –
– ediţia a II-a –

Editura Silviana, Râmnicu-Vâlcea
2010

Coperta şi tehnoredactarea:
Dan SÎRBU

Corectura:
Ion SOARE şi **Mircea MONU**

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României

SMARANDACHE, FLORENTIN
Frate cu meridianele şi paralelele, volumul 6 /
Florentin Smarandache ; Râmnicu-Vâlcea : Silviana, 2010

I. pref. Ion Pătraşcu
II. Index

ISBN: 978-606-92336-8-9

821.135.1-992

Ilustrație copertă:
din arhiva personală a autorului
Alaska, Seattle, Fort Stanwix, Paris, Jamaica, Niagara

Tipar executat la* Tipografia FOCUS *Rm.Vâlcea
Tel./fax: 004 0350 428730
e-mail: tipografia.focus@yahoo.com

CUPRINS

În loc de prefață – de Ion Pătraşcu 8
I. Pe aripile... zborului, în Dayton – Ohio! 11
„Înaripare” spre Dayton 12
DWF – marele „nod aerian” 13
Conferință de... 1 Mai! 16
La Muzeul Național al Aviației Militare 19
Paradoxurile Fraților Wright 28
Totuşi, cine a zburat primul? 26
„Nebuni” contra curentului 28
„Aripile de liliac” 30
Bimotorul mamut 32
Cu avionul priponit pe... gheață! 33
Motorul cu... aer comprimat! 34
De la motorul cu aburi, la cel cu kerosen 35
Un inventator ciudat 37
Prototipul avionului uşor 39
Avion cu... ghidon! 40
De la bicicletă, la avion – doi frați... zburați! 40
Vuiá Parisul: „Primul zbor european”! 43
De la ceasuri, la avioane: danezul zburător! 47
Un brazilian la Paris – de la plantație, la... aviație! ... 48
Avionul cu reacție – invenția unui român! 49
II. Paradoxuri în „Noul Mexic” 53
Sărbătorirea autorilor din UNM 54
Paradox în organizația UNM 56
Paradox administrativ american 57
Paradoxul toponimic al unor capitale de comitat 59
Albuquerque – superparadox toponimic! 61
Vizita unui profesor emerit de la „Duke” 66
III. În Bălceştiul natal, România 70
Concediu în Bălceştiul natal 71

Bucurii şi tristeți de acasă 71
Cu fuziunea senzorilor la Universitatea din Craiova . 73
Petrache Poenaru – cel mai faimos bălceştean 74
Bălceşti – oraş fără muzeu! 76
Bălceşti – staţiune de odihnă... personală! 77
Profesori, profesori... 77
Ziua Liceului 79
Sfârşit de sejur la... Bălceşti! 81
Matematica şi poezia nu sunt... contradictorii! 81
Toponimul „Bălceşti” 82
„La revedere, Bălceşti!” 84
IV. Bursier la... Air Force 85
Roma şi Siracuza din... America! 86
Atacat de... oboseală şi melancolie! 87
Şoferind după... MAPQUEST 88
Profesor universitar în... căminul studenţesc! 89
Bursier militar cazat în cămin civil 89
Trai de student sărac 90
Ploi şi singurătate 91
În una din cele şapte Rome... americane! Contrabasul calmant! 93
Dobândirea... Independenței! 94
„Bursier” în Parcul Tehnologic din Rome 96
De la bază aeriană, la Parc Tehnologic 96
Meseria mea e să studiez şi să creez! 97
„Lecţii” pentru profesori! 99
V. Fortul Stanwix 101
Vizită la Fortul Stanwix din Rome 102
Muzeu viu şi prețuire pentru un general 104
Un muzeu într-un... monument! 105
Americani sub disciplină prusacă! 106
Cea mai sângeroasă bătălie a Războiului Revoluționar American 108

O bătălie numai între americani 108
Muzeul bătăliei şi al... portavionului! 110
VI. În oraşul lui Bill Gates 112
VII. Cascada Niagara 130
VIII. Alaska 134
IX. Yellowstone 157
X. Un oltean la Paris 171
XI. În Marea Caraibilor 186

CONFERINȚĂ INTERNAȚIONALĂ ÎN CHINA DEDICATĂ UNUI CERCETĂTOR ROMÂN

The Sixth International Conference
on Number Theory and Smarandache Notions

The opening ceremony of the conference in occurred in Tianshui Normal University – http://www.tsnc.edu.cn

Professor Xinke Yang

În perioada 24-25 aprilie 2010 s-a desfăşurat *A Şasea Conferinţă Internaţională în Teoria Numerelor şi Noţiuni Smarandache* la Universitatea Normală din Tianshui, China. Organizatorii conferinţei au fost prof. univ. dr. Zhang Wenpeng de la Universitatea Nordvest din Xi'an şi prof. univ. dr. Wangsheng He de la Universitatea Normală din Tianshui.

Lucrările conferinţei au fost publicate într-un volum special în care se găsesc şi articole matematice despre noţiuni legate de cercetările omului de ştiinţă roman, Florentin Smarandache, precum: semigrupuri, inele neasociative, funcţii aritmetice, şi conjecturi sau probleme Smarandache etc. Cartea poate fi descărcată din site-ul

http://fs.gallup.unm.edu/ChinaSmConf5.pdf.

Au fost peste 100 de participanţi.

prof.univ.dr. Zhang Wenpeng
de la Universitatea din Xi'an, China,
co-organizatorul conferinţei.

Cercetătorii pot descărca mai multe cărți despre noțiuni Smarandache în algebră, geometrie, fizică, filozofie din Biblioteca electronică:

http://fs.gallup.unm.edu//eBooks-otherformats.htm.

prof. ***Ion Pătraşcu***, Craiova

I.

PE ARIPILE... ZBORULUI, ÎN DAYTON, OHIO!

„Înaripare" spre Dayton

30 aprilie 2009

Profesorul Mark Oxley, care predă analiză funcțională la *Air Force Institute of Technology* (prescurtat AFIT; în traducere: Institutul Tehnologic al Aviației Militare a S.U.A.), aflat în baza aeriană (americanii îi spun prescurtat AFB – *Air Force Base*) din orașul Dayton, statul Ohio, situat în partea de nord-est a S.U.A., la granița cu Canada, mă invitase, atunci când îl întâlnisem în Köln, Germania, la FUSION 2008 (Conferința Internațională de Fuziunea Informației), să susțin o conferință despre Teoria Dezert-Smarandache (TDSm) la institutul său. De aceea, acum mă pregătesc să mă „înaripez" din statul meu de reşedință, New Mexico, aflat în partea de sud-vest a S.U.A., la granița cu Mexicul (care oficial se numeşte, după modelul marelui vecin din nordul său... Statele Unite Mexicane!), către statul Ohio – cu aviația civilă, desigur!...

★

A fost o călătorie scurtă: joi-dimineață, 30 aprilie, după predarea cursului de „Analiză matematică II" ținut de mine la Universitatea „New Mexico" din orașul Gallup, unde locuiesc, am „alergat" (cu maşina mea, desigur!) direct la aeroportul din orașul Albuquerque, numit oficial de către americani *Albuquerque International Sunport* (indentificat prin acronimul ABQ de către Asociația Internațională de Transport Aerian, în engleză – International Air Transport Association, cu acronimul IATA).

Acesta este aeroportul meu „de serviciu", fiind cel mai apropiat aeroport internațional, de orașul meu: îl folosesc când plec într-o călătorie mai lungă în S.U.A. sau în Lume. Într-un fel, m-am săturat ca de mere pădurețe de drumul Gallup-Albuquerque şi Albuquerque-Gallup, pentru că, aşa cum am

mai scris şi în alt volum de călătorii, acest drum este orientat de la vest la est, la ducere, de la est la vest, la întoarcere, şi foarte adesea mi se întâmplă să şofez cu soarele în față, mergând spre aeroport dimineața sau plecând după-amiaza de la acesta spre casă.

DFW – marele „nod aerian”

Dr. Karen Dillard, de la AFIT, care avea gradul militar de maior, îmi cumpărase bilete electronice pentru avioane...

Autorul la Air Force Institute of Technology
Wright-Patterson AFB în Dayton, Ohio – SUA

Am zburat la Dayton, Ohio, cu un avion al Companiei A*merican Air*, nu în linie dreaptă, de la sud-vest spre nord-est, ci pe o rută mai ocolitoare, mergând întâi spre sud-est, până la

Dallas-Forth Worth International Airport (DFW – codul său de identificare, dat de IATA) din Texas, iar de aici, cu un alt avion, spre nord-est, până la *Cox-Dayton International Airport* (cod de identificare DAY), din Ohio. E mai lungă ruta, dar mai avantajoasă: ca preț și ca legătură, la schimbarea avionului.

DFW este, ca să zic aşa, transferând la transportul aviatic o expresie din transportul feroviar, un mare „nod... aerian", pentru că aici schimbă călătorii avioanele, aerogara fiind cap de linie pentru 134 de rute interne şi 37 de rute internaționale. Acest aeroport, care ocupă 7.315 ha, este cel mai mare din statul Texas, al doilea din S.U.A. şi al treilea din lume (în anul 2008 a transportat 57.000.000 de pasageri. *Dispune* de 5 aerogări, cărora li se spune „terminale", cu un număr total de 152 de porți de îmbarcare, cu 875 de zboruri zilnice, deci câte două pe minut, având cel mai mare număr de piste fără intersecții, şapte, cu lungimea între 2,4 km şi 4 km), dar transportă şi mărfuri, revista *Air Cargo World* acordându-i pentru anul 2008 primul loc într-un top al celor mai bune aeroporturi de marfă din Lume; este urmat de aeroporturile internaționale din Frankfurt pe Main (Germania) şi din Hong Kong (devenit din anul 1997, prin retrocedarea *coloniei* britanice, regiune administrativă specială a Chinei, care îşi va păstra pentru 50 de ani regimul politic, conform principiului „O țară, două sisteme", negociat cu Marea Britanie).

★

Mesajele pe care mi le trimitea Mark prin *e-mail* erau cifrate şi nu le puteam citi! I-am cerut lui Jim Blackshear, şeful compartimentului de computere din campusul universitar din Gallup să-mi instaleze un soft *p7mViewer*, care să-mi descifreze textul primit în atașament.

Mark folosește un card, plus parola, pentru a intra în computerul său (deci, are o securitate mai mare).

Serverul unității militare respinge fişierele în *PowerPoint* trimise prin *e-mail*, până când *Microsoft* va rezolva problema virusurilor transmise cu aceste fişiere.

Atunci, am convertit lucrarea mea, intitulată chiar *Dezvoltări şi aplicații ale Teoriei Dezert-Smarandache în Fuziunea Informației* (titlul seriei de cărți publicate de mine împreună cu colaboratorul francez Jean Dezert, de la Oficiul Național de Studii şi Cercetări Aerospațiale), în format PDF, care încorpora şi fonturile, astfel încât semnele matematice şi caracterele speciale puteau fi văzute pe orice computer care avea instalat softul *Adobe Reader 8.0* sau o variantă ulterioară.

★

Linda Thornton, de la Compartimentul Relații cu Publicul al Universității „New Mexico" din Gallup (a cărei denumire prescurtată este UNM-G), îmi tot spunea s-o anunț la ce conferințe voi participa, ce lucrări voi prezenta acolo, ce cărți mi-au fost tipărite, pentru a publica ştiri *despre* aceste lucruri în periodicul universității, *UNM-G News* (Ştiri din UNM).

★

Am ajuns la miezul nopții la Dayton, dar prof. univ. dr. Mark Oxley, de la AFIT, mă aştepta la aeroport. I-am povestit că în volumul 5 de note de călătorii *Frate cu meridianele şi paralele*, am inclus şi o poză de-a noastră din Germania (de la Conferința Internațională FUSION 2008), cea de la petrecerea de pe vaporul cu care ne-am plimbat pe Rin (în germană, *Rhein*). A început să râdă:

– Ooo, când eram exaltați de... berea germană!

★

Sunt cazat la Hotel *Hampton Inn* din Dayton (94,50 $ pe noapte), unde aveam rezervare. Am plătit cu carte de credit *Visa Chase*, urmând ca AFIT să-mi deconteze, prin transfer electronic, direct în contul meu din New Mexico.

Conferință de... 1 Mai!

01 mai 2009

Prezentarea conferinței mele de la AFIT a durat o oră, de la $11^{\underline{00}}$, la $12^{\underline{00}}$.

Au participat cadre didactice din institut, în frunte cu dr. Alain Lair – şeful Catedrei de Matematică, dr. David Kaziska (statistician care făcea cercetări asupra cancerului mamar), dr. Aihua Wood (emigrată în 1986 din China; preda analiză reală şi complexă), dr. Mark Oxley, dr. Karen Dillard. Apoi, doctoranzi, dintre care Cynthia Krieger a ținut să discute cu mine între orele $14^{\underline{00}}$ şi $15^{\underline{00}}$, în timp ce Mark îşi preda cursul, iar eu trebuia să-l aştept în cabinetul său.

Am fost plăcut surprins **s**ă constat că Cynthia, care îşi pregătea doctoratul sub îndrumarea lui Mark, înțelesese expunerea mea: felul în care trebuiau combinate informațiile, diferențele dintre probabilitatea clasică (obiectivă), probabilitatea imprecisă şi probabilitatea subiectivă, care lucrează cu aproximații şi din cadrul căreia fac parte: Teoria Dempster-Shafer (TDS), Modelul de Transfer de Încredere al lui Smets) şi Unificarea Teoriilor de Fuziune (a lui Florentin Smarandache).

★

Am primit, ca onorariu, un cec de 250 $ – aşa se obişnuieşte!

Problema cea mai grea a fost... alegerea restaurantului la care vom merge: mâncare mexicană, chinezească, *thailandeză?*... Cum stomacul meu digeră orice, eu am fost „ignoranța *totală*”, adică „elementul neutru” în mulțimea de „reguli de *fuziune*”.

S-au decis pentru „Texas Road House”, unde ospătarele, tinere fete, prezentau şi un mic spectacol. Cei

îmbrăcaţi militar au avut o reducere de 10 % – ce bine de ei! (A fost bine şi de mine, căci eram invitat!)

★

Ziua de 1 Mai, numită în SUA *May Day* (Ziua de Mai, care este o sărbătoare tradiţională a primăverii, cum era **–** şi încă este! – „Armindeni" în România) sau *International Workers' Day* (Ziua Internaţională a Muncitorilor", nu trebuie confundată cu *Labour Day* – Ziua Muncii, sărbătoarea federală din prima zi de luni din... septembrie!; pentru a contrabalansa percepţia comunistă a sărbătorii, în anul 1958, la iniţiativa Asociaţiei Barourilor Americane, preşedintele Dwight David Eisenhower a proclamat 1 Mai drept *Law Day* – Ziua Legii, care vrea să evidenţieze rolul legii în întemeierea statului şi importanţa ei pentru societate.

Aş putea spune că şi acesta este un paradox american, din moment ce 1 Mai a fost aleasă în anul 1889, de către primul congres (la Paris) al *Internaţionalei a II-a* (organizaţie internaţională a partidelor socialiste şi muncitoreşti), pentru a fi sărbătorită tocmai în amintirea muncitorilor americani grevişti care au început la 1 mai 1886 greve şi demonstraţii în toată ţara pentru aprobarea prin lege a zilei de muncă de 8 ore (ce-i drept, această sărbătoare mondială îi omagia şi pe muncitorii împuşcaţi de către poliţie în zilele de 3 şi 4 mai 1886 în oraşul Chicago, statul Illinois, S.U.A.). „Paradoxul 1 Mai american" nu se opreşte însă aici, dacă ne gândim că atunci au murit împuşcaţi şi câţiva poliţişti – numai unul a murit rănit de bomba aruncată de un anarhist la sfârşitul mitingului, ceilalţi şapte au fost împuşcaţi: câţiva muncitori aveau revolvere, dar chiar un şef poliţist a recunoscut în presă, la adăpostul anonimatului, că cei mai mulţi dintre poliţiştii morţi şi răniţi (60!) au fost atinşi de gloanţele trase de către alţi... poliţişti! Aşadar, e de înţeles de ce politicienii americani au vrut să pună în umbră acest aspect al zilei de 1 Mai.

★

La AFIT: curat, ordonat, luceau parchetul şi pereţii – ca la armată! AFIT este o instituţie universitară cu trei facultăţi (de inginerie şi management, de sisteme şi logistică, de inginerie civilă şi logistică), dar desfăşoară şi o activitate de educaţie permanentă (cursuri de perfecţionare profesională tehnică). Institutul şi-a început activitatea în anul 1919, cu titulatura Şcoala Aeriană de Aplicaţie, numită în 1920 Şcoala de Inginerie a Serviciului Aerian, având apoi diverse denumiri: din 1927 – Şcoala de Inginerie a Corpului Aerian, din 1944 – Şcoala de Inginerie a Forţelor Armate Aeriene, din 1946 – Institutul Tehnologic al Forţelor Armate Aeriene, din 1947 – Institutul Tehnologic al Forţei Aeriene, din 1948 – Institutul Tehnologic al Forţei Aeriene a Statelor Unite (când s-au unit Bazele Aeriene „Wright" şi „Patterson" din Dayton), din 1955 – Institutul de Tehnologie, Forţa Aeriană a Statelor Unite, iar în 1956 a redevenit Institutul Tehnologic al Forţei Aeriene. Din 1960, face şi cursuri de masterat, iar din 1965 organizează doctorate. Comandantul AFIT este gen. bgd. Paula G. Thornhill.

Începând cu anul 1986, absolvenţii institutului au înfiinţat Fundaţia AFIT, organizaţie neguvernamentală care sprijină realizarea scopurilor institutului.

În anul 2004, AFIT şi Universitatea „New Mexico" au semnat un acord de colaborare.

★

Scriu acum în avionul de întoarcere, pe ruta Dayton-Dallas. Pe locul 16 B, în faţă-stânga, stă un... căţeluş îmbrăcat, mic, cât un şobolan! Biletul pentru domnul căţel a costat... 100 $. Stăpâna sa a avut voie să-l ia înăuntru, deoarece era mic. Dacă ar fi fost un dulău, ar fi fost pus la... bagaje, într-o cuşcă specială! Păi, nu e aici un paradox al vieţii cotidiene, dacă ne

gândim la vorba ceea românească – „Viață de câine!”?... Desigur, nu toți câinii americani au o asemenea viață!

Înainte de startul expunerii

★

La escala din DFW, am văzut pe acest aeroport texan vreo 4-5 persoane cu măşti albe la nas şi gură – protecție contra gripei porcine, stârnită din Mexic, unde au murit, până în prezent, 20 de oameni, din peste 470 de infectați.

La Muzeul Național al Aviației Militare

Am fost la Muzeul Național al Aviației Militare a Statelor Unite, de lângă baza aeriană din Dayton. Intrarea, liberă. Am văzut aici afişe cu Bob Hope (*hope* înseamnă

speranță în limba engleză), comedian al soldaților americani în timpul celui de-Al Doilea Război Mondial.

La Muzeul Național al Aviației Militare – Dayton

Erau exponate de toate felurile, de la începuturile aviației – Frații Wright, Wilbur (1876-1912) şi Orville (1871-1948), a căror familie s-a stabilit în Dayton în anul 1884, după ce locuise aici în anii deceniului anterior, astfel că Orville se născuse aici, care au zburat mai întâi cu planoarele construite de ei, în 1901 şi 1902 (în statul Carolina de Nord, pe Coasta de Est, cum numesc americanii malul lor la Oceanul Atlantic, unde erau curenți de aer puternici şi permanenți) şi apoi cu un aparat de zbor mai greu decât aerul dotat cu motor (aeroplan), în 1903, iar din 1904 şi-au mutat „terenul de încercare” aproape de casă, pe un izlaz aflat la 13 km nord-est de Dayton, numit *Huffman Prairie*, pus gratuit la dispoziția lor de către

bancherul Torrance Huffman, teren rămas practic neschimbat şi inclus acum în *Parcul Naţional al Moştenirii Istorice a Aviaţiei din Dayton*, vecin cu Baza Aeriană „Wright-Patterson", până la aparatele de zbor moderne, din timpul Războiului Rece dintre Est şi Vest:

- bombardierele B 52 din perioada războiului din Vietnam (1959-1975), de care îmi aduc şi eu aminte, eram copil şi mereu se transmiteau la radio ştiri de pe front, care părea că nu se mai termină;
- rachete vietnameze sol-aer;
- avioane fără piloți, UAV (*unman air vehicle*), care executau zboruri de recunoaştere, culegere de imagini (spionaj)

– adevărate „jucării" serioase;

- MIG-uri ruseşti, care se exportau în toate țările socialiste;
- supersonice americane (de exemplu, *Black Bird* – Pasărea Neagră);
- bomba nucleară, bomba termonucleară – arătând ca nişte butoaie din fier umflate;
- bombele atomice, numite „Little Boy" (Băiatul mic) şi „Fat boy" (Băiatul gras), lansate deasupra oraşelor japoneze Hiroshima (la 6 august 1945) şi Nagasaki (la 9 august 1945), producând o inimaginabilă hecatombă, cu circa 140.000, respectiv, circa 70.000 de morți;
- avioane naziste, cu svastica pe ele;
- bombardierele B 1 şi B 2;
- recentele avioane nedetectabile de către radar [*stealth plane* = avion secret, pe furiş], deoarece au fie grilaje care absorb undele electromagnetice ale radarului, fie diverse înclinații ale suprafețelor corpului lor, astfel că undele radar sunt reflectate sub un alt unghi şi nu mai

ajung înapoi la sursă, care, nereceptându-le, nu poate deduce existența avionului, coordonatele de zbor, distanța dintre radar şi avion (probabil că acum se vor căuta alte metode de detectare a avioanelor).

★

În mod simbolic, în fața muzeului aviatic din Dayton se află statuia lui Icar – celebrul personaj din mitologia greacă, despre care se spune că, împreună cu tatăl său, Dedal, a fugit din Labirint cu ajutorul unor aripi făcute din pene lipite cu ceară. Dar, ajungând prea aproape de soare, ceara s-a topit, iar el a căzut în mare.

Icar reprezintă tendința omului spre absolut.

Paradoxurile Fraților Wright

Fiindcă tot am amintit de legendarii pionieri daytonezi ai aviației, Frații Wright, aş semnala două paradoxuri ale acestora, pentru că paradoxismul, prezent în toate, nu putea lipsi tocmai din istoria aviației:

- deşi *nu aveau studii superioare* (Wilbur terminase liceul, dar nu a apucat să-şi ia diploma, din cauza mutării bruşte a familiei sale din Richmond, statul Indiana, în Dayton, statul Ohio, în anul 1884, iar Orville a abandonat liceul în anul 1889, pentru a începe o afacere proprie, de tipografie – cu ajutorul lui Wilbur, a proiectat şi a construit o tiparniță), ei au reuşit să fie *autodidacți în mecanică şi în aeronautică,* datorită talentului;

- în ciuda talentului lor în tehnică, deşi erau patronii unei companii de biciclete, la care ar fi putut realiza roți cu pneuri pentru aparatele lor de zbor (în anii 1890-1900, în S.U.A., bicicletele au fost în mare vogă – se inventase „bicicleta sigură”, cu lanț de transmisie, cu pinioane de viteză şi cu pneuri), *planoarele şi*

aeroplanele concepute de ei nu au avut iniţial roţi (tren de decolare-aterizare): deşi văzuseră în ziare că aeroplanele din Europa aveau roţi, ei au considerat că aeroplanele europene aveau un mare dezavantaj tehnic – decolau (se ridicau în aer) cu întârziere, după ce rulau pe sol mai mult timp, ceea ce nu se întâmpla la modelele lor, catapultate de pe o schelă portabilă din lemn sau, în caz de vânt favorabil, folosind o scurtă alunecare pe tălpici; în mod paradoxal, şi-au menţinut această concepţie, deşi, cel mai adesea, aparatele lor de zbor cu tălpici se avariau la aterizare şi rareori puteau efectua zboruri succesive fără reparaţii! Totuşi, după ce au încercat fără succes să decoleze de pe apă (în perioada 1906-1907) şi după ce au făcut un turneu demonstrativ în Europa (în anul 1908), unde s-au dovedit a fi imbatabili în privinţa manevrabilităţii aeroplanului, în anul 1910 au produs un nou model de avion, cu... roţi (după ce, în 1909, îşi construiseră propria fabrică de avioane!).

Dacă am studia în amănunt activitatea acestor pionieri ai aviaţiei, am putea găsi, însă, şi alte paradoxuri, precum:

- în anul 1901, şocat de dezamăgirile pe care i le-au produs faptul că planoarele construite de ei aveau o portanţă (forţă ascensională) redusă, Wilbur i-a spus lui Orville că omul va zbura, dar nu în timpul vieţii lor (!);

- Orville (repet, fără studii superioare) a fost făcut membru al Academiei Naţionale de Ştiinţe a S.U.A. în anul 1936 (Wilbur murise în anul 1912, de febră tifoidă);

- au existat numai două „zboruri de familie” (în anul 1910): un zbor de şase minute, al celor doi fraţi (Orville pilot şi Wilbur pasager), şi altul de şapte minute, al fiului cu tatăl (Orville pilot, tatăl său pasager); tatăl le interzise fraţilor să zboare împreună, pentru a preveni o dublă tragedie în familie, în cazul prăbuşirii avionului,

dar şi pentru ca fratele rămas în viaţă să poată continua cercetările aviatice;

- fraţii aviatori nu au primit fonduri guvernamentale pentru construirea avioanului, şi cu toate acestea, ei au reuşit să realizeze primul lor avion, *Flyer I* (s-ar putea traduce prin Pasărea I sau prin Zburătorul I), cu mai puţin de 1.000 $, în timp ce Institutul Smithonian (*Smithonian Institution*, o instituţie gu-vernamentală de învăţământ şi de cercetare din Washington, Districtul Columbia), al cărui secretar, Samuel Pierpont Langley, savant cunoscut, efectua de mulţi ani cercetări în domeniul aviaţiei, beneficiase de peste 50.000 $, dar cercetările sale nu au dat rezultate comparabile cu ale celor doi anonimi fabricanţi de biciclete din Dayton;

- ziarul *Dayton Journal* a refuzat să publice o relatare despre realizarea „primului zbor" al fraţilor daytonezi, considerând că acesta a fost prea scurt pentru a fi important (durata de 12 secunde, lungimea de 36,5 m); totuşi, un telegrafist a divulgat unui ziar din statul Virginia conţinutul telegramei trimise de Fraţii Wright tatălui lor, cu rugămintea de a informa presa despre cele patru zboruri reuşite de ei în 17 decembrie 1903, în apropierea malului Oceanului Atlantic (Coasta de Est), în statul Carolina de Nord, astfel că ziarul menţionat a publicat un articol foarte deformat despre acest eveniment, iar articolul a fost reluat în ziua următoare de mai multe cotidiene de aiurea, inclusiv din... Dayton – Fraţii Wright au făcut prima declaraţie de presă de-abia în ianuarie 1904;

- opinia publică americană a trecut de la o extremă la alta în atitudinea sa faţă de talentaţii constructori şi piloţi de avioane din Dayton: *de la admiraţie* (fiind consideraţi eroi naţionali, după ce au

efectuat turneul demonstrativ european, când ajunseseră cei mai cunoscuți oameni din Lume), *la dispreț* (fiind acuzați de lăcomie, datorită unui lung proces, în perioada 1909-1914, asupra respectării brevetului lor de invenție privind sistemul de control al zborului avionului, cu aviatorul Glenn Hammond Curtiss, sprijinit de către Institutul Smithonian, „adversarul" a fost celebru mai întâi ca motociclist, apoi, ca aviator a devenit, chiar în timpul procesului, „Părintele aviației navale", realizând primul avion amfibiu, cu roți retractile şi a semnat contracte importante cu Marina Militară a S.U.A., *Navy,* cum o numesc americanii; ca o ironie a sorții sau, dacă vreți, ca un paradox, fabricile celor care s-au aflat în acest „Război al brevetului", *Wright Aeronautical Corporation,* succesoare a *Wright Company,* vândută de către Orville în anul 1915, şi *Curtiss Aeroplane and Motor Company*, au… fuzionat în anul 1929, formând *Curtiss-Wright Corporation,* existentă şi astăzi).

Tot la paradoxurile din istoria aviației, trebuie să semnalez şi controversa asupra priorității în realizarea a ceea ce se numeşte în limbajul de specialitate „primul zbor autopropulsat şi controlat al unui aparat de zbor cu aripi fixe mai greu decât aerul" (controversă datorată atât divergenței de păreri asupra condițiilor tehnice standard pe care trebuie să le îndeplinească un aparat de zbor mai greu decât aerul pentru a putea fi numit avion, cât şi lipsei unor documente şi dovezi indubitabile asupra zborurilor unora dintre inventatorii-piloți de avioane!):

- Federația Aeronautică Internațională (FAI), organizație neguvernamentală mondială, înființată în anul 1905, care se ocupă cu omologarea recordurilor mondiale în sporturile aeriene, aeronautică şi astronautică, susține că „primul zbor aviatic" ar fi fost

executat de către Frații Wright, la 17 decembrie 1903, ale căror invenții au făcut posibil *zborul controlat pe cele trei direcții* – cele trei axe care trec prin centrul de greutate al avionului: *axa longitudinală* (de-a lungul corpului avionului) sau axa de ruliu (înclinarea avionului pe aripa stângă sau pe aripa dreaptă la rotirea corpului său în jurul axei longitudinale), *axa transversală* (de-a lungul aripilor) sau axa de tangaj (înclinarea avionului cu botul în sus sau cu botul în jos la rotirea corpului său în jurul axei transversale) şi *axa verticală* (este perpendiculară pe celelalte două axe) sau axa de virare (cotirea avionului spre stânga şi spre dreapta la rotirea corpului său în jurul axei verticale);

- unii istorici ai aviației, îndeosebi europeni, consideră că aparatul de zbor din anul 1903 al celor doi inventatori-piloți americani nu îndeplinește condițiile standard pentru un avion: nu avea tren de decolare-aterizare (decola ajutat, prin catapultare, sau prin alunecare pe tălpici); nu avea coadă şi, practic, nici fuselaj (corp).

Totuşi, cine-a zburat primul?

Lista candidaților la onoarea (cerută de ei înşişi sau, ulterior, de către admiratori de-ai lor) de a fi pilotat „primul zbor controlat cu un aparat cu aripi fixe autopropulsat mai greu decât aerul" este destul de lungă: Clément Ader (Franța, 1890), Hiram Stevens Maxim (Anglia, 1894), Carl Rickard Nyberg (Suedia, 1897), Augustus Moore Herring (S.U.A., Michigan, 1898), Gustave Albin Whitehead (S.U.A., Pennsylvania, 1899; Connecticut, 1901), Lyman Wiswell Gilmore jr. (S.U.A., California, 1902), Richard William Pearse (Noua Zeelandă, martie 1903), Karl Jatho (Germania, august 1903), Orvell şi

Wilbur Wright (S.U.A., Carolina de Nord, decembrie 1903), Traian Vuia (român, la Paris, martie 1906), Jacob Christian Hansen Ellehammer (Danemarca, septembrie 1906), Alberto Santos-Dumont (brazilian, la Paris, octombrie 1906).

Apropo de aceşti piloţi minunaţi şi maşinile lor zburătoare, iată încă un paradox din istoria aviaţiei: în pofida aspiraţiei milenare a omului de a zbura, *primele două tentative de zbor mecanic motorizat, consemnate în istoria aviaţiei*, făcute în secolul al XIX-lea cu două aparate de zbor concepute, în ambele cazuri, de către *ofiţeri de marină*, constructorii *nu şi-au pilotat modelele*, ci au apelat la voluntari:

- 20 septembrie 1874, Brest, Franţa: *monoplanul*, cu aripile plate fixate în unghi diedru (ridicate puţin în sus), cu anvergura (distanţa dintre vârfurile aripilor) de 13 m, *construit din aluminiu*, de către fraţii *Felix* şi *Louis du Temple de la Croix*, cu *motor cu aburi*, cu o *elice de tracţiune cu 12 pale*, cu *tren de decolare-aterizare triciclu pliant* (două roţi în faţă), cu un *fuselaj ca o barcă* (din lemn), cu *coadă*, sub care se afla (separată de aceasta) o *cârmă verticală*, a fost *lansat de pe un plan înclinat*, fiind pilotat de către un marinar al cărui nume nu se cunoaşte – după ce a prins viteză, avionul a decolat de pe rampă, s-a ridicat puţin deasupra pământului şi a aterizat în siguranţă, executând *mai degrabă un salt în aer, decât un zbor*;

- iulie 1884, Krasnoe Selo, lângă Sankt Petersburg, Rusia: *monoplanul* construit de către *Alexandr Feodorovici Mojaiski*, cu aripi plate fixate în unghi diedru, foarte late (14 m!), cu anvergura de 22,5 m, cu *două motoare cu aburi*, unul de 20 CP, care acţiona o *elice de tracţiune, cu patru pale*, aşezată în faţă, celălalt – de 10 CP, care acţiona prin intermediul unor lanţuri şi roţi dinţate, *două elice de împingere, cu*

patru pale fiecare, montate în decupări în partea din spate a aripilor, cu *fuselaj lung* (14 m) în formă de barcă, cu *coadă*, cu *cârmă* (aşezată în planul vertical al cozii), pilotat de către un voluntar numit I. N. Golubev, a fost *lansat de pe un plan înclinat* – aparatul s-a ridicat de pe rampă şi, după un scurt zbor, s-a înclinat într-o parte, s-a prăbuşit pe o aripă, avariindu-se grav, dar după o relatare mai târzie, care se pare a fi rodul propagandei naţionaliste bolşevice a lui Stalin (lider sovietic al Partidului Comunist al Uniunii Sovietice şi prim-ministru, după moartea lui Lenin), se spune că ar fi parcurs în aer cam 20-30 m; chiar dacă propaganda sovietică a pretins că acesta a fost „primul zbor de avion din lume", el a fost, în fapt, un *salt în aer*, nu un zbor susţinut, controlat, adevărat.

Scriind numele acestor inventatori-piloţi, mi-am amintit de un frumos film realizat în anul 1965 de către regizorul britanic Ken Annakin, „Acei oameni minunaţi şi maşinile lor zburătoare", în care era prezentat, într-un registru comic, un concurs aviatic din anul 1910 (în era de pionierat a aviaţiei), pe traseul Londra-Paris (de aceea, filmul se mai numea şi „Cum am zburat de la Londra la Paris în 25 de ore şi 11 minute"), tot farmecul aparte al filmului fiind produs de „prezenţa vie" a celor 14 modele de aeroplane din acea epocă, reconstituite cu minuţiozitate.

„Nebuni" contra curentului

Eroii acelui film erau piloţi, deci simpli „utilizatori" de avioane, şi este posibil ca într-o întrecere aeriană internaţională cu o miză substanţială pentru acea vreme, de 10.000 £, să apară scene comice, dar dacă am cunoaşte viaţa inventatorilor acestor „maşini zburătoare", am constata că ar putea fi făcute nişte

filme pline de drame şi chiar de tragedii, motiv pentru care voi prezenta pe scurt „poveştile” inventatorilor-piloți care, la sfârşitul secolului al XIX-lea şi la începutul secolului XX, s-au străduit să realizeze „primul zbor autopropulsat al unui aparat cu aripi fixe mai greu decât aerul”.

Cum am spus ceva mai înainte, dezbaterea asupra „primului zbor” creează controverse din cauza divergenței de opinii asupra condițiilor tehnice standard pe care trebuie să le îndeplinească aparatul de zbor pentru a putea fi numit avion, cât şi din cauza inexistenței sau pierderii dovezilor executării unor zboruri. Neîncrederea opiniei publice, ca şi a autorităților din epoca respectivă în posibilitatea realizării zborului cu un aparat mai greu decât aerul, a descurajat pe unii dintre inventatori. Dacă la aceasta se mai adăuga şi firea mai ciudată a unora dintre aceşti deschizători de drum în tehnica aviatică, nu trebuie să ne mai mirăm că respectivii nu au lăsat dovezi palpabile ale realizărilor tehnice, sau le-au distrus chiar ei!

Opinia publică era atât de convinsă că zborul cu motor nu este posibil, încât, deşi în anul 1905 Frații Wright reuşiseră performanța de a parcurge în zboruri stabile şi controlabile distanțe mari (39 km şi 39,4 km), evenimentul era pus la îndoială, mai ales că reporterii nu asistaseră la aceste zboruri, şi, deşi „frații fabricanți de biciclete” aveau fotografii făcute cu aparatul lor, de la respectivele zboruri, în ediția pariziană a ziarului *Herald Tribune* apărea, în anul 1906, un articol despre Frații Wright cu titlul *Flyers or Liars?* (Zburători sau mincinoşi?). Atacul asupra lor a fost continuat de presa franceză (Academia de Ştiințe din Paris dăduse, în februarie 1903, verdictul că zborul cu un aparat mai greu decât aerul nu poate fi rezolvat, fiind doar un vis şi îi refuzase, din acest motiv, inginerului român Traian Vuia un sprijin financiar pentru realizarea unui prototip de avion care le amintea de

modelul francezului Clément Ader, testat fără succes în anul 1897).

Unor inventatori de „maşini zburătoare”, li s-a dat porecla „Nebunul”. Era greu să înoți contra curentului, totuşi, neînfricații nu au lipsit!...

„Aripile de liliac”

Clément Ader (1841-1925), inginer electromecanic, Franța:

***a*)** la 9 octombrie 1890, cu *monoplanul* său *Éole* (de la numele lui Eol, zeul vânturilor la grecii antici; acest model este numit şi *Avion I* – neologismul *avion,* a apărut, se pare, în anul 1875, într-un brevet de invenție din domeniul aeronauticii, derivat din cuvântul latin *avis* = pasăre şi sufixul *-on,* a fost utilizat în locul mai „vechiului” termen *aéroplane,* introdus într-un brevet de invenție aeronautică din anul 1855, pentru a numi un aparat de zbor cu aripi,), dotat cu „aripi de liliac” (anvergura de 13,7 m, *cu geometrie variabilă*, din țesătură de mătase, permeabilă pentru aer, întinsă pe cadru metalic cu nervuri din lemn), cu *motor cu aburi* (patru cilindri, 20 CP, arzător cu alcool), cu o *elice de tracțiune din bambus cu patru pale*, asemănătoare penelor de pasăre, situată în fața aripilor, cu *tren de decolare-aterizare cu trei roți* (două în față, una în spate – manevrabilă), ar fi zburat, *fără posibilitate de control al aparatului în timpul zborului*, în parcul Castelului Gretz-Armainvilliers (la sud-est de Paris, în Provincia Brie, din actualul Departament Seine-et-Marne), pe o distanță de 50 m, dar la o înălțime nesemnificativă față de sol, circa 20 cm (din cauza raportului mic dintre putere şi greutate – 0,05 kW/kg), precum şi din cauza vremii nefavorabile – aparatul *s-a avariat*, din cauza dezechilibrării (martori ai evenimentului au fost doar doi salariați ai săi);

***b*)** septembrie 1891: aparatul său de zbor a trezit interesul Armatei şi se spune că Ministerul de Război a admis ca *Éole* să fie testat în cazarma din Satory, lângă Paris, la sud de Versailles, unde s-ar fi executat două zboruri, unul de circa 100 m, iar celălalt – de circa 50 m; la al doilea, aparatul s-a zdrobit de nişte căruţe militare aflate în apropierea pistei (se pare, tot din cauza dezechilibrării); totuşi, Ministerul de Război a aprobat finanţarea unui model îmbunătăţit, mai puternic (a cărui construire a început în luna mai 1892) – *Avion II* (numit şi *Zéphyr*), al cărui *motor cu aburi* era mai uşor (doi cilindri, 20 CP), dar care nu a mai fost terminat (devenind secret militar, nu se cunosc amănunte, însă inventatorul a pretins, spre sfârşitul vieţii sale, că ar fi efectuat cu acest aparat, în august 1892, un zbor de 200 m lungime, în cazarma din Satory!);

***c*)** la 12 octombrie 1897, în aceeaşi cazarmă, a fost testat (în prezenţa unui general) *monoplanul Avion III* (numit folcloric „Liliacul" din cauza „aripilor de liliac", cu anvergura de 15 m) – un model *construit în principal din lemn*, iar un mic număr din componentele sale erau din oţel, alamă, *aluminiu* şi mătase, cu *două motoare cu aburi* (fiecare motor având 30 CP), cu *două elice de tracţiune din bambus cu patru pale*, situate în faţa aripilor, cu *două locuri* (Armata ceruse ca aparatul de zbor să aibă şi un loc pentru observatorul militar, dar la testare, acesta nu a urcat la bord), cu *coada manevrabilă prin pedale*, cu *tren de decolare-aterizare cu trei roţi*, cea posterioară fiind manevrabilă. Ulterior, Ader a declarat că a simţit cum aparatul s-a desprins de sol de câteva ori, iar generalul a admis că *maşina a făcut doar câteva salturi, pe care nu le poate considera un zbor adevărat*; la 14 octombrie 1897, pe un vânt puternic, în faţa a trei reprezentanţi ai Ministerului de Război (doi generali şi un locotenent) şi a doi asistenţi civili, s-a făcut o *testare oficială*, pe o pistă circulară trasată cu o linie albă. În anul 1910, inventatorul va relata că

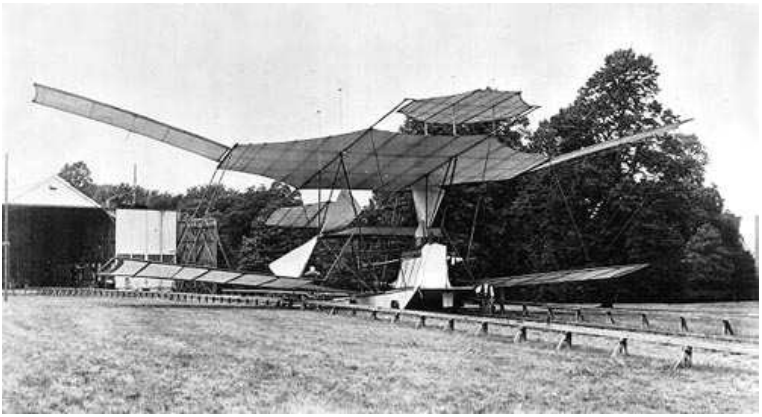
avionul s-a ridicat în aer, dar vântul puternic l-a abătut de la ruta stabilită; a reuşit să-l redreseze de câteva ori, până când o rafală foarte puternică l-a deviat vertiginos înspre ghereta din lemn a santinelei de la bariera de lângă o clădire şi, speriat de perspectiva unei ciocniri nimicitoare, a oprit instinctiv motoarele, ceea ce a produs imediat prăbuşirea aparatului, care s-a rupt în bucăți, pilotul suferind o comoție, iar comisia (incluzându-l şi pe generalul care cu două zile mai înainte asistase la „repetiția" pentru testarea oficială) a consemnat că avionul făcuse doar câteva salturi, nu un zbor propriu-zis. *Ministerul de Război a abandonat proiectul*, Ader nu a avut bani ca să-l continue, dar cuvântul „avion" s-a consacrat în aeronautică (anglofonii folosesc însă un cuvânt echivalent: *aircraft*, alături de *plane*).

Bimotorul mamut

Sir Hiram Stevens Maxim (1840-1916), inginer electromecanic american, emigrat în Anglia (iată încă un paradox din viață: există – ce-i drept, foarte, foarte puțini – şi emigranți din S.U.A. în Europa!), devenit cetățean britanic, inventatorul mitralierei („Maxim"):

a) la 31 iulie 1894, în Bexley, la sud-est de Londra, a testat ca pilot, având la bord un *echipaj de trei persoane*, un *biplan uriaş* (numit *Test-Rig*, adică aparat de încercare), de 3,5 tone, cu anvergura de 32,5 m (un avion-mamut, inimaginabil la acea vreme!), dotat cu *două motoare cu aburi*, fiecare de 180 CP, cu *două elice* (cu două pale, cu diametrul de 5,33 m), situate una în fața aripilor, iar cealaltă în spatele lor, rotindu-se în sensuri contrare, lansat de pe o rampă cu şine, lungă de 550 m, aşezat fiind pe niște lonjeroane de protecție, ca o navă pe role, având şi un ghidaj superior din lemn; dezvoltând o viteză de 68 km/h, în *lipsa unei modalități de control*, aeronava s-a

ridicat de pe rampă din cauza portanței (forța de înălțare), a rupt ghidajul şi, după un *zbor necontrolat* pe o distanță de circa 180 m, la mică înălțime, 60-90 cm deasupra rampei, *s-a zdrobit de sol;*



Biplanul bimotor mamut „Test-Rig”
al lui Herbert Stevens Maxim

***b*)** în anul 1910, autorul a mai construit un biplan, dar fără succes.

Cu avionul priponit pe... gheață!

Carl Rickard Nyberg (1858-1939), industriaș și inventator polivalent (cu origine socială modestă, el abandonase şcoala la vârsta de 14 ani, dar la 16 ani a realizat un model de elicopter care s-a înălțat doi metri; deşi acesta fusese condus de către altcineva, un crescător de găini – se spune că inventatorul ar fi avut rău de înălțime – s-a ales cu porecla Nyberg-Zburătorul!), Suedia:

***a*)** în 1897 (după unele surse, în 1899 sau în 1900 – după timbrul omagial suedez emis în anul 1984), a testat un

model de maşină zburătoare, în curtea vilei sale din oraşul Lindgö (aflat pe o insulă de lângă Stockholm, capitala Suediei); vara – pe o pistă circulară din scânduri (aşa-numita „pistă carusel") şi iarna – pe o pistă de... gheaţă (este paradoxal, dar să nu uităm că în Suedia, patinajul este un sport naţional!), în golful din faţa vilei sale (tot pe o pistă circulară, prin „priponirea" avionului cu o frânghie legată de un bolţ bătut în gheaţa groasă!); aparatul, numit *Flugan* (Musca), a avut două variante, *cvadriplan* (cu două aripi plate, distanţate, între care se aflau două aripi curbate ca la o pasăre bătând din aripi!) şi *triplan* (cu două aripi plate, între care se afla o aripă curbată), cu *anvergura de 5 m*, cu *motor cu aburi* (10 CP, folosind pentru vaporizarea apei, un încălzitor format din patru lămpi de lipit, invenţie proprie), cu *două elice de tracţiune cu două pale*, cu *tren de decolare-aterizare cu patru roţi de bicicletă*, a reuşit să facă doar câteva salturi mici, cu înălţimea de circa 15 cm; la unul din teste, avionul s-a prăbuşit pe gheaţă şi s-a avariat grav, dar Nyberg a scăpat nevătămat;

***b*)** lipsit de fondurile necesare pentru a produce un motor cu benzină, puternic şi uşor, inventatorul a încercat să atragă investitori, dar niciunul nu a fost interesat; s-a adresat Parlamentului şi regelui, dar fără succes; a continuat testele până în anul 1922, dar – lipsit de resursele care se impuneau – nu a dat rezultate şi a fost supus ironiilor privind „musca" sa care nu voia să zboare!

Motorul cu... aer comprimat!

Augustus Moore Herring (1867-1926, S.U.A), cu studii tehnice în Germania, Elveţia şi S.U.A.:

***a*)** în ziua de 10 octombrie 1898, *Silver Beach Amusement Parc* (Parcul de Distracţii „Plaja de Argint"), St. Joseph – statul Michigan, S.U.A., a făcut un zbor de circa 15 m

lungime, la bordul unui *planor biplan*, cu *coadă cruciferă*, cu 2 roți montate pe două cadre de sub aripa inferioară, un *motor cu aer comprimat* (2 cilindri, 2 CP, putea funcționa doar 30 de secunde, cilindrul cu aer comprimat fiind de mici dimensiuni) aşezat pe aripa inferioară, cu *două elice cu două pale*, rotindu-se în sens contrar (una de tracțiune, cealaltă de împingere) – pilotul stătea sprijinit de subțiori de un cadru fixat sub aripa inferioară;

***b*)** la 21 octombrie 1898, în prezența unor reporteri (nu există însă fotografii ale zborului – la acea vreme, aparatul de fotografiat, cu plăci fotografice, era o raritate), a repetat testul, reuşind un zbor de 22 m lungime, cu durata de opt secunde.

Statul Michigan a revendicat faptul că locuitorul său Augustus Moore Herring, a efectuat „primul zbor", dar „avionul" său nu era pilotabil (zbor necontrolabil); ca atare, „zborul" său nu a putut fi omologat.

De la motorul cu aburi, la cel cu kerosen

Gustave Albin Whitehead (1874-1927), inventator german emigrat în S.U.A., unde şi-a anglicizat numele de familie, prin traducere (*Weisskopf* = *Whitehead* = cap alb):

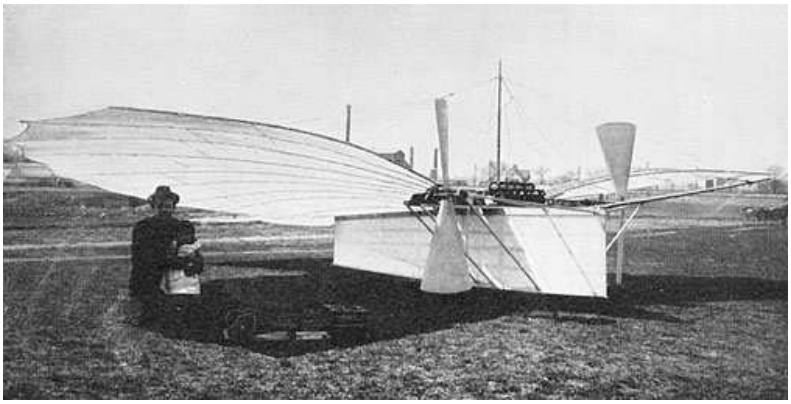
***a*)** în aprilie sau mai 1899, la Pittsburgh, statul Pennsylvania, S.U.A.: împreună cu prietenul său Louis Darvarich (pe post de pasager), utilizând un *monoplan cu motor cu aburi*, încălzit cu cărbuni, a executat un zbor de circa 800 m lungime, la înălțimea de 6-8 m, după care s-a zdrobit de o clădire cu trei etaje – ceea ce demonstrează lipsa unui dispozitiv de manevrare a aparatului (control al zborului); în anul 1934, pasagerul (rănit în accident, a rămas cu cicatricile produse de apa fiartă din boilerul motorului) a depus mărturie sub jurământ legal despre acest zbor, confirmată de către

pompierul chemat atunci la fața locului; ar fi „primul zbor cu pasager”;

***b*)** la 14 august 1901, în orașul Fairfield, statul Connecticut: cu aparatul „Numărul 21”, *un monoplan cu „aripi de liliac*”, din muselină (țesătură din bumbac), cu nervuri din bambus, cu *motor cu patru cilindri*, de 20 CP, *alimentat cu acetilenă și oxigen* (aer comprimat), poziționat în partea superioară a aeronavei, pentru acționarea a *două elice rotindu-se în sensuri opuse*, cu un *motor mai mic* (10 CP), poziționat în partea inferioară, folosit pentru rulajul pe sol, pentru a mări viteza de decolare, cu *tren de decolare-aterizare, cu patru roți* (din lemn, cu diametrul de 30 cm), cu o *coadă scurtă* montată imediat în spatele aripilor, a executat un zbor lung de 800 m, la înălțimea de 15 m, aterizarea decurgând lin; zborul a fost prezentat, patru zile mai târziu, în săptămânalul *Bridgeport Herald* (din orașul vecin, Bridgeport), cu un desen al avionului în zbor (nu s-au făcut fotografii), reportajul fiind preluat de către publicațiile *New York Herald* și *Boston Transcript;* peste mulți ani, au existat relatări verbale ale unor martori oculari și despre un alt zbor, mai performant: 2,4 km (!) lungime, 60 m înălțime;

***c*)** 17 ianuarie 1902, Long Island Sound (estuar în Oceanul Atlantic, între statele New York și Connecticut), lângă orașul Bridgeport, statul Connecticut: cu aparatul denumit „Numărul 22”, *din aluminiu și oțel, monoplan cu „aripă de liliac”* întărită cu *nervuri din tuburi de oțel, cu motor cu kerosen (cu autoaprindere prin compresie – tip Diesel*, cu cinci cilindri, 40 CP), cu *două elice din lemn acoperit cu o folie foarte subțire din aluminiu* (rotindu-se în sensuri contrare), cu *tren de decolare-aterizare cu patru roți de automobil* (diametru de 33 cm), a efectuat două zboruri, de 3 km (de-a lungul țărmului) și de 11 km (perpendicular pe țărm), la o înălțime de circa 61 m, asigurând controlul aeroplanului pe cele trei

direcţii, făcând la întoarcere un viraj de 180^0 cu ajutorul „cârmei” („direcţia” – în limbajul aeronautic de azi) şi diferenţiind simultan vitezele celor două elice, decolând de pe sol plat şi *aterizând pe sol plat (pe plajă) şi pe apă* (de notat că Whitehead a realizat *două mecanisme de pilotare*: pentru curbarea aripii cu o frânghie şi un scripete; pentru realizarea unei diferenţe de viteză între cele două elice, care erau independente); nu există, însă, relatări în presă.



Monoplanul „Numărul 21”

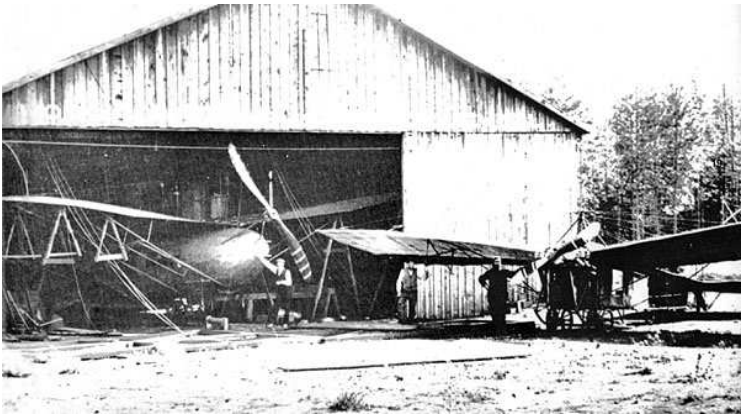
Meritele acestui emigrant german, care nu a înţeles cum trebuie să procedezi în „Lumea Nouă” ca „să-ţi meargă bine”, nu sunt recunoscute şi sunt puse sub semnul îndoielii.

Un inventator ciudat

Lyman Wiswell Gilmore (1874-1951), S.U.A.; inventator, căutător de aur, care se considera mai degrabă inginer de avioane decât aviator, având diverse ciudăţenii (purta tot timpul un trenci, chiar şi vara, nu se tundea, nu se

rădea, nu se îmbăia – ca să nu-şi piardă „puterea creativă"), despre ale cărui reuşite de zbor nu prea există dovezi.

Se spune că la 15 mai 1902, în Red Bluff, California, ar fi zburat cu un *monoplan* (brevetat de el în anul 1898) cu aripi plate (anvergura de 9,75 m), cu *motor cu aburi, cu două elice* (una de tracțiune, cealaltă de împingere) *cu două pale*, rotindu-se în sensuri contrare, cu *fuselaj tip barcă, cu tren de decolare-aterizare triciclu* (două roți în față, una în spate), cu *cârmă verticală* – nu există însă nici o dovadă asupra acestui zbor.



Hangarul lui Gilmore

Preocupările sale în aviatică au continuat 33 de ani, până la un incendiu fatal:

***a*)** în august sau în septembrie 1909, el ar fi zburat în fața unui mic număr de oameni, cu un aeroplan al cărui motor avea un mecanism de... ceas;

***b*)** la 21 septembrie 1911, ar fi testat un alt *monoplan*, model 1898, cu o *elice cu două pale*, dar se știe cu certitudine că arborele cotit al motorului avionului se rupsese înainte ca aparatul să-şi fi luat zborul;

***c*)** la 17 martie 1912, tentativa sa de zbor a eşuat în faţa unei mari mulţimi de oameni – motorul era prea slab pentru greutatea de 725 kg a avionului.

În anul 1935, un incendiu a distrus hambarul din lemn în care cele două modele de monoplan ale acestui straniu inventator fuseseră construite şi stăteau ca într-un hangar, astfel că a dispărut şi ceea ce putea fi o eventuală dovadă asupra priorităţii sale în aviaţie.

Prototipul avionului uşor

Richard William Pearse (1877-1953), Noua Zeelandă, fermier inventator autodidact, fără studii superioare, abonat la revista „Scientific American” („Americanul bazat pe ştiinţă”):

***a*)** la 31 martie 1903, Waitohi: a efectuat un zbor lung de 320 m, la înălţimea de 3 m, pe deasupra Străzii Principale din Waitohi, de pe care decolase cu un *monoplan* (anvergura 7,62 m), cu *aripă plată* foarte lată (construită din bambus, ţevi de oţel, pânză şi sârmă), fără coadă, cu *motor cu petrol* (foarte uşor, 57 kg, cu doi cilindri, confecţionaţi din ţeavă de irigaţii din fontă, fiecare având câte două pistoane care lucrau în opoziţie, 25 CP), o *elice de tracţiune cu două pale*, situată în faţa aripii, cu cârmă verticală situată în spatele aripii, cu un rudimentar *eleron* (de la cuvântul francez *ailleron* = aripă mică, folosită pentru rotirea în jurul axei longitudinale a aeronavei), cu *tren de decolare-aterizare triciclu* (roata din faţă manevrabilă) – avionul a deviat spre stânga şi s-a zdrobit chiar de gardul viu al fermei pilotului inventator;

***b*)** 2 mai 1903, în Waitohi: alt zbor cu acest aparat, cu lungime necunoscută a zborului, la înălţimea de 4,6 m – finalizat tot cu o ciocnire de gardul viu;

***c*)** 11 mai 1903, pe râul Opihi (pentru a evita gardurile vii care împrejmuiau fermele): a decolat de pe malul înalt al

râului, a zburat deasupra acestuia circa 914,5 m, la înălțimea de 9 m, motorul s-a supraîncălzit, avionul a pierdut din înălțime şi pilotul a aterizat fără probleme, pe plaja de pe malul râului;

***d*)** 10 iulie 1903: zbor de iarnă, pe vreme frumoasă (în emisfera australă, anotimpurile sunt în opoziție cu cele din emisfera boreală), lung de circa 402 m, încheiat cu „aterizare" pe un gard viu, unde a rămas mai multă vreme, pentru că a doua zi a nins abundent.

Avion cu... ghidon!

Karl Jatho (1873-1933), funcționar public din Hanovra, Germania:

***a*)** la 18 august 1903, în Hanovra: a efectuat zbor cu un *biplan* cu aripi plate, cu *motor cu benzină* (monocilindric, 12 CP), cu o *elice de împingere cu două pale*, situată în spatele aripilor, *fără coadă*, cu *cârmă verticală* aşezată înapoia aripilor, cu *tren de decolare-aterizare triciclu* (roata din față manevrabilă cu un ghidon de bicicletă, cu scaun pentru pilot – de fapt, avionul a făcut câteva „sărituri" la joasă înălțime, dintre care, cea mai bună a avut lungimea de 18 m şi înălțimea de 30 cm;

***b*)** în noiembrie 1903: a efectuat un nou test, cu un motor mai puternic – a realizat un zbor lung de 61 m, cu o înălțime de 3 m; s-au păstrat fotografii ale avionului.

De la bicicletă, la avion – doi frați... zburați!

Orville Wright (1871-1948), *Wilbur Wright* (1867-1912), S.U.A.: la 17 decembrie 1903, la Kill Devil Hills, în statul Carolina de Nord, cei doi frați din Dayton, Ohio, au efectuat pe rând, fiecare câte două zboruri în linie dreaptă, cu

decolare de pe sol plat, alunecând pe o şină de lemn (avionul nu avea roți, ci... tălpici!), cu un vânt frontal de 9 m/s.

Aparatul de zbor, construit de ei, din lemn de molid și muselină (țesătură din bumbac), *biplan* cu anvergura de 12,3 m, a fost numit *Flyer* (Zburătorul), cântărind 274 kg. *Nu avea scaun pentru pilot, care stătea întins pe burtă, perpendicular pe aripa inferioară, pentru a reduce frecarea cu aerul*. Avea *motor cu benzină*, construit din aluminiu, fabricație proprie (82 kg, 12 CP), și *2 elice* de împingere, confecționate manual din lemn curbat, rotindu-se în sensuri contrare (montate în spatele motorului, deci înapoia aripilor, acționate cu lanțuri de bicicletă). Avionul nu avea *fuselaj* (corp), ci doar aripi, un *stabilizator biplan* frontal și o cârmă posterioară, formată din două planuri verticale, acestea fiind prinse cu nişte lonjeroane, de cadrul pe care era fixat motorul.

Noutatea tehnică a fost un dispozitiv care, acționând nişte cabluri, producea încovoierea aripii, ceea ce permitea manevrarea avionului nu doar prin cârmă, permițând controlul zborului pe trei direcții.

Primul zbor, pilotat (în urma tragerii la sorți) de către Orville, a durat 12 secunde, având o lungime de 36,5 m, la o înălțime de circa 3 m. Celelalte zboruri au avut lungimi și durate din ce în ce mai mari, ultimul – efectuat de către Wilbur, a durat 59 de secunde și a avut lungimea de 260 m.

Din cauza lipsei roților la trenul de decolare-aterizare (Frații Wright credeau că astfel câştigă timp de zbor şi economisesc combustibilul), aterizarea era foarte dură, zdruncinătoare, punând în pericol integritatea avionului, de multe ori producându-se avarii. La a patra aterizare, aparatul s-a avariat, l-au reparat, dar la o nouă încercare de zbor, o rafală puternică de vânt a produs o avariere atât de puternică, încât nu a mai putut fi reparat.

„Flyer" în muzeul din Washington D.C.

În anii următori, Frații Wright au construit alte aparate de zbor, numite *Flyer II* şi *Flyer III. În anul 1905, Wilbur a realizat un incredibil zbor circular de 39 km lungime, cu durata de 39 de minute*, depășind tot ce se realizase până atunci în materie de zbor aviatic.

După turneul lor demonstrativ de la Paris, unde au fost imbatabili, cei doi frați au devenit adevărați „regi" ai aviației; în 1909, ei și-au făcut fabrică de avioane, iar în 1910, au înlocuit tălpicile cu roți, la avioanele produse de ei.

Federația Aeronautică Internațională, care s-a înființat în anul 1905, a omologat încercarea lui Orville din 17 decembrie 1903 ca „primul zbor aviatic".

Există unii, însă, care consideră că aparatul de zbor al Fraților Wright nu era tocmai un avion (nu avea tren de decolare-aterizare, fuselaj, eleroane, scaun pentru pilot), chiar

dacă permitea controlul zborului pe trei direcţii – aceasta fiind realizarea lor tehnică fundamentală, care permite cotirea avionului şi zborul său stabil.

Trebuie menţionat că, deşi nu aveau studii superioare, ei *au făcut adevărate cercetări ştiinţifice asupra zborului*, au testat mai întâi parametrii tehnici pe planoare construite de ei, au construit (cu ajutorul unui mecanic) un motor uşor, din aluminiu, au construit elice din lemn curbat, a căror eficienţă au testat-o cu *tunelul aerodinamic* (construit în 1901, pentru a testa forma aripii de avion).

Menţionăm că tunelul aerodinamic a fost inventat în anul 1871 de inginerul de marină englez Francis Herbert Wenham, care era preocupat de problema zborului. Pionerul aviaţiei suedeze, Carl Rickard Nyberg şi-a testat cu tunelul aerodinamic modelele avionului său (numit „Musca" – *Flugan*), începând din anul 1897.

Vuiá Parisul: „Primul zbor european"!

Traian Vuia (1872-1950), România, avocat şi inventator (iniţial, studiase un an, la seral, la Secţia Mecanică a Politehnicii din Budapesta, dar dificultăţile financiare l-au determinat să abandoneze visul de a deveni inginer, şi să studieze Dreptul, în care şi-a luat şi doctoratul): pe când practica avocatura în Lugoj, a început să construiască, în anul 1901, un aparat de zbor pe care l-a numit „aeroplan-automobil", dar neavând mijloace financiare pentru a-l termina, a plecat în anul 1902 la Paris, cu speranţa că va găsi în capitala Franţei (considerată „Capitala aeronauticii") un sponsor printre pasionaţii de aerostate (aparate de zbor mai uşoare decât aerul), dar aceştia (asociaţi în *Aeroclubul Francez*) au fost sceptici în privinţa posibilităţii realizării unui aparat de zbor mai greu

decât aerul, al cărui proiect, el l-a prezentat în cadrul unei conferințe ținute la acest aeroclub.

În februarie 1903, el se adresează Academiei de Ştiințe din Paris, dar aceasta a considerat că proiectul avocatului român este utopic şi l-a respins cu următoarea motivație: *Problema zborului cu un aparat care cântăreşte mai mult decât aerul, nu poate fi rezolvată şi nu este decât un vis*.

(Amintim că toate încercările făcute în Lume, începând din anul 1874, cu aparate de zbor mai grele decât aerul, eşuaseră: nu se reuşise realizarea un zbor stabil şi controlabil).

Totuşi, Traian Vuia nu se descurajează şi brevetează, în august 1903, aparatul de zbor, numit „aeroplan-automobil", a cărui construcție o începuse în iarna 1902-1903, dar care avansa lent, din cauza lipsei banilor. În anul 1904, a inventat, pentru avion, un motor uşor, cu acid carbonic, pe care l-a brevetat în Marea Britanie (era un motor tip Serpolet, cu 4 cilindri, 25 CP, modificat pentru a funcționa cu acid carbonic). În decembrie 1905, inventatorul a terminat construcția avionului său, numit *Vuia I*, şi a început testele, testându-l ca automobil (adică, a demontat aripile avionului), pentru a se familiariza cu conducerea acestuia.

Modelul *Vuia I* era un *monoplan* construit din tuburi de oțel îmbinate cu manşoane, aripile fiind din *pânză de in impregnată*, cu o *elice de tracțiune cu două pale*, motor cu acid carbonic, cu cârmă verticală posterioară şi cu un tren de decolare-aterizare cu patru roți de bicicletă. Rezervorul avea doar 10 litri de acid carbonic, motiv pentru care motorul nu putea funcționa decât trei minute. Avionul avea următoarele caracteristici: anvergura – 8,70 m, lungimea – 5,65 m, înălțimea – 2,90 m, greutatea – 195 kg (cu cele 56 kg ale pilotului, ajungea la 251 kg), puterea motorului – 20 CP la 450 rotații pe minut.

La 18 martie 1906, ora 15.00, la Montesson, lângă Paris, pe o vreme frumoasă, cu cer senin, cu un vânt uşor, din stânga pilotului, Traian Vuia a făcut prima testare de zbor a „aeroplanului-automobil”. După ce a rulat pe solul plan 50 m, avionul s-a ridicat în aer şi a efectuat un zbor cu lungimea de 12 m, la înălțimea de 1 m. În timpul zborului, maneta de expansiune a bioxidului de carbon în motor s-a deplasat din poziția de lucru, motorul nealimentat s-a oprit brusc, elicea s-a calat şi vântul lateral a împins avionul spre dreapta, unde s-a lovit de un pom – aripa dreaptă şi elicea s-au avariat, iar aparatul de zbor a căzut pe sol.

Acesta este primul zbor autopropulsat al unui aparat mai greu decât aerul, realizat de pe teren plat, fără ajutoare (plan înclinat, catapultă, şină de rulare), dar nu a fost omologat ca atare pentru că nu au asistat oficialități – au existat doar trei martori: mecanicul lui Traian Vuia şi doi prieteni din Paris.

Multe ziare din Franța, Marea Britanie şi S.U.A. (vezi foto) au scris despre acest zbor al lui Traian Vuia, dar Federația Aeronautică Internațională, înființată în anul 1905, a omologat ca „primul zbor aviatic”, zborul realizat cu asistență publică în octombrie 1906 la Paris de către brazilianul Albertos Santos-Dumont. Ulterior, după o mai atentă documentare, a acordat această onoare Fraților Wright (SUA, 17 decembrie 1903).

Modest, Traian Vuia a spus că nu contează cine a făcut primul zbor aviatic, important este faptul că omenirea dispune de realizarea tehnică numită avion şi a adăugat: „Eu nu lucrez pentru gloria personală, ci pentru gloria geniului uman!”.

Menționez că într-un manuscris din anul 1943 (o introducere la o proiectată istorie a începuturilor aviației, Traian Vuia scria despre aeroplanul Fraților Wright că „nu avea viață”, deoarece nu decola fără mijloace ajutătoare, de pe sol, el considerând că este „aeroplan” numai acel aparat de zbor

mecanic care se ridică în aer doar cu mijloacele proprii de la bordul său.

THE NEW YORK HERALD.

Vuia Aeroplane Makes a Successful Flight.

Vuia I – în New York Herald

Apropo de concepții aviatice, în acelaşi manuscris, el definea două tipuri de zbor aviatic:

- *zborul analitic* = realizat datorită sustentației (portanței) dezvoltată de aripa fixă în mişcarea avionului produsă de elice, având principiul „Fără viteză, nu există zbor";

- *zborul sintetic* = în care portanța şi viteza sunt realizate (ca la păsări) numai de către aripi – aparat de zbor cu aripi mobile (elicopter).

După repararea aeroplanului, numit acum *Vuia I bis*, aviatorul român a efectuat în anul 1906 mai multe încercări de zbor, cu rezultate modeste (cea mai bună performanță: zbor de 24 m lungime, la înălțimea de 2,5 m, cu viteza de 20 m/s, încheiată cu o cădere în picaj, care a distrus elicea. Inventatorul a înțeles că centrul de presiune al aeroplanului era prea în spate şi că era nevoie şi de o cârmă orizontală. Era însă necesar şi un motor mai performant.

Modelul *Vuia II* avea un motor cu benzină francez (numit „Antoinette", cu 8 cilindri în V, 25 CP) şi o cârmă orizontală frontală. Cu acesta, a realizat în anul 1907 un zbor de 100 m lungime (reamintim că în anul 1905, Wilbur Wright realizase în S.U.A. un zbor uluitor cu lungimea de... 39 km!).

În perioada 1918-1922, Vuia a brevetat două elicoptere, primul fiind acționat de forța musculară a pilotului.

De la ceasuri, la avioane: danezul zburător!

Jacob Christian Hansen Ellehammer (1871-1946), ceasornicar şi inventator, Danemarca: la 12 august 1906, în Insula Lindholm, din nord-vestul Danemarcei, a efectuat „al doilea zbor european", cu aeroplanul *Denmark II*. Acest aeroplan era un biplan cu anvergura de 6 m, cu aripă triunghiulară, din pânză, întinsă pe un cadru metalic din țeavă, dotat cu un motor în stea (invenție proprie) cu benzină (3

cilindri, 18 CP), cu o elice de tracțiune cu 2 pale, cu tren de decolare-aterizare triciclu, roata din spate fiind manavrabilă.

Nu a fost însă un zbor liber: aeroplanul era legat cu o frânghie de un stâlp, executând astfel, pilotat de Ellehammer, un zbor cu lungimea de 42 m, la o înălțime de 50 cm.

În următorii doi ani, el a efectuat 200 de zboruri, pe diverse tipuri de aparate creație proprie (*Denmark III* fiind un triplan), cel mai lung zbor realizat fiind de 175 m.

Chiar dacă a câștigat un premiu de 5.000 de mărci la un concurs aviatic din Germania, fiind depășit în performanțe de alți inventatori de avioane, Ellehammer şi-a îndreptat atenția spre elicopter (aparat de zbor mai greu decât aerul cu aripi rotative şi cu decolare verticală), reuşind să zboare în anul 1912 cu un astfel de aparat creat de el.

Un brazilian la Paris – de la plantație, la... aviație!

Alberto Santos-Dumont (1873-1932), fiul unui inginer francez, plantator de cafea din statul São Paulo, preocupat de utilizarea invențiilor pentru uşurarea muncii, devenind astfel în epocă „Regele cafelei din Brazilia”, era pasionat de maşini şi un mare admirator al scriitorului de „science-fiction” Jules Verne.

Venit la Paris pentru studii, la 17 ani, el s-a preocupat de zbor – mai întâi cu aparate de zbor mai uşoare decât aerul, fiind *creatorul primului balon dirijabil*. Deşi în anul 1901 a avut un accident cu un balon dirijabil cu hidrogen, care s-a prăbuşit pe o clădire din Paris şi a explodat, el a scăpat în mod miraculos, inginerul inventator nu s-a descurajat, a continuat să zboare cu dirijabilul şi câştigat, două luni mai târziu, un premiu la un concurs, devenind astfel – în acel moment – cel mai cunoscut om din Lume.

Ulterior, el a devenit interesat de aeronave „mai grele decât aerul", construind mai multe prototipuri. Cu modelul numit *14 bis* sau *Pasărea de pradă*, pilotat de el la 23 octombrie 1906, a câştigat, în cadrul unei demonstraţii publice din Paris, premiul pentru realizarea unui zbor aviatic mai mare de 25 m: el a zburat pe o lungime de 60 m, la o înălţime variind între 2-3 m.

Bineînţeles, Aeroclubul Francez a considerat că acesta a fost *primul zbor*, care, din lipsă de documentare, a fost omologat, astfel, şi de către Federaţia Aeronautică Internaţională, care, ulterior, a conferit această onoare lui Orville Wright, pentru zborul său din 17 decembrie 1903 (36,5 m lungime, la înălţimea de circa 3 m, cu durata de 12 secunde).
De fapt, performanţa lui Alberto Santos-Dumont a fost cel de-al treilea zbor aviatic din Europa, realizat în anul 1906, după cele ale lui Traian Vuia şi J. Ch. Hansen Ellehammer.
La 12 noiembrie 1906, cu acelaşi avion, el a stabilit *primul record mondial aviatic,* recunoscut de către Aeroclubul Francez pentru realizarea unui zbor de 220 m în mai puţin de 22 de secunde.
Desigur, în Brazilia, se spune că primul zbor aviatic a fost realizat de acest brazilian(o-francez).

Avionul cu reacţie – invenţia unui român!

Consider că epopeea inventării avionului, începută în anul 1874, la Brest, în Franţa, avea să se încheie în anul 1910, tot în această ţară, dar la Paris, printr-o noutate revoluţionară – *avionul cu reacţie* – inventat şi pilotat de către un român.

Henri Marie Coandă (1886-1972), inginer şi fizician născut în Bucureşti, fiul generalului Constantin Coandă, profesor de matematică la Şcoala Naţională de Poduri şi Şosele din Bucureşti (numit de mai multe ori ministru şi chiar prim-

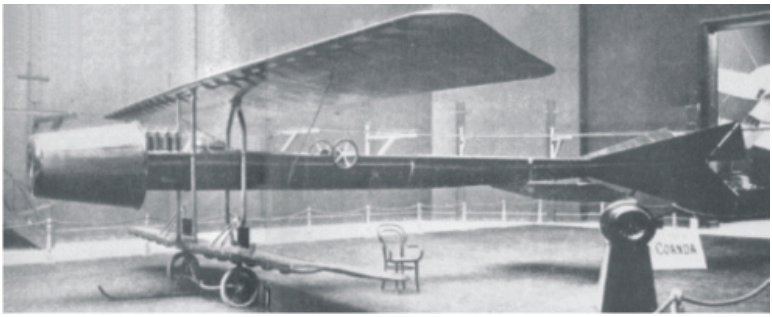
ministru, în 1918), mama sa fiind franțuzoaică (ceea ce explică prenumele viitorului inventator), a fost inițial (la dorința tatălui) ofițer de artilerie, cu studii tehnice superioare în Germania şi în Belgia. A părăsit însă armata şi a făcut studii aeronautice la Paris, fiind în 1910 şeful primei promoții de ingineri aeronautici, a Şcolii Superioare de Aeronautică şi de Construcții Mecanice din Paris.

La 16 decembrie 1910, lângă Paris, pe câmpul de la Issy-les-Moulineaux (folosit şi de Traian Vuia în anul 1906), el a testat primul avion cu reacție, *Coandă 1910*, care fusese expus la Salonul Internațional de Aeronautică din Paris, ediția a II-a, octombrie-noiembrie 1910, unde a fost exponatul de senzație. Nu au fost oficiali de față, fiindcă inventatorul-pilot voia doar să testeze funcționarea motorului revoluționar propus de el, dar a fost surprins de ridicarea de la sol a avionului. Neavând experiență de pilotare, s-a speriat, mai ales de flăcările turbopropulsorului (care deviau spre fuselajul din placaj), a oprit motorul: avionul s-a prăbuşit şi s-a zdrobit de un zid, pilotul scăpând cu răni uşoare (arsuri, contuzii şi fractura brațului stâng), deoarece, la prăbuşirea aparatului, a fost aruncat de la bord.

Pentru aviație, a fost o descoperire epocală, dar pentru inventator, care fusese finanțat de către familia sa, zdrobirea aparatului său de zbor a însemnat un dezastru financiar, aşa că a abandonat preocupările pentru avionul cu reacție.

Caracteristicile avionului *Coandă 1910:* biplan (aripi profilate aerodinamic, cu cadru din oțel, acoperit cu placaj lăcuit, aripa inferioară era însă mult mai mică, în lungime şi în lățime, iar cea superioară, aşezată mai în față – pentru reducerea interferenței aerodinamice între cele două aripi; acest model a intrat în aeronautică sub numele de *sesquiplan*); rezervoarele de benzină şi de petrol amplasate în aripa superioară; 2 locuri; propulsor cu turbină (suflantă centrifugă),

compresarea aerului realizată de un motor clasic, cu benzină, cu 4 cilindri aşezaţi în linie, răcit cu apă, de 50 CP); anvergura (distanţa pe orizontală dintre vârfurile aripilor) de 10,3 m; lungimea avionului – 12,5 m; înălţimea – 2,75 m; suprafaţa portantă – 32,7 mp; greutate – 420 kg; fuselaj cu secţiune triunghiular-rotunjită, acoperit cu placaj subţire lăcuit); coadă de forma Crucii Sf. Andrei; tren de decolare triciclu, cu două roţi în faţă, sub aripa inferioară, între care se afla şi o... patină.



Avionul Coandă 1910

Inginerul Gustave Eiffel (constructorul celebrului Turn din Paris) a spus (cu premoniţie) despre tânărul inventator român care abia împlinise 24 de ani: „Băiatul acesta s-a născut cu 30, dacă nu chiar cu 50 de ani prea devreme!” – avioanele cu reacţie au fost realizate industrial la începutul celui de-Al Doilea Război Mondial.

Aşadar, se poate spune că în anul 1910 s-a încheiat epopeea inventării avionului (aparatul de zbor autopropulsat cu aripi fixe mai greu decât aerul); ceea ce a urmat, a fost epoca industrializării avionului, adică producerea sa în serie şi, desigur, perfecţionarea aparatului.

După atâtea poveşti aviatice, pornite de la vizitarea Muzeul Naţional al Aviaţiei Militare a Statelor Unite, de lângă

baza aeriană din Dayton, închei cu remarca următoare: Statele Unite dețin supremația aeriană mondială.

Tactica americană în războaiele de azi este următoarea: distrugerea inamicului cu aviația, prin bombardarea masivă/intensă a punctelor cheie adverse, apoi intrarea infanteriei şi artileriei, care cuceresc teritoriul.

Am terminat jurnalul despre vizita mea la Dayton, Ohio, în aeroportul din Dallas, unde-am aşteptat trei ore avionul spre Albuquerque. Am ajuns în Gallup la ora 2:15, în noaptea de vineri spre sâmbătă.

II.

PARADOXURI ÎN „NOUL MEXIC”

Sărbătorirea autorilor din UNM

04 mai 2009

Mă aflu la Albuquerque, în campusul cel mare al Universității „New Mexico” (numită prescurtat UNM). Sunt sărbătoriți profesorii de la UNM care au publicat în anul precedent una sau mai multe cărți. Printre aceştia, mă aflu şi eu.

Cu preşedintele UNM – David Schmidley

Mă invitaseră în fiecare an la această sărbătorire, dar nu mă dusesem niciodată în 11 ani – mi se părea prea mare deranjul, două ore şi jumătate de condus maşina la dus şi încă pe-atâta la întors, pentru... o masă la restaurant!

Acum particip, dar mai degrabă pentru a-i cunoaşte pe... cei din conducerea UNM şi a încerca să mă transfer la UNM –

Albuquerque, în cercetare, ca să am mai puține ore de predat și mai mult timp pentru creație.

Bineînțeles că am fost refuzat, fiind trimis de la un șef la altul!... Mai întotdeauna, am obținut foarte greu ceea ce îmi doream, împins fiind pe cărarea cea mai spinoasă!

Spre surprinderea mea, în cuvântul de deschidere, preşedintele UNM (echivalentul rectorului din România), David Schmidley, a început cu... *Legea lui Florentin*! (În anul 1990, îmi apăruse la Editura „Xiquan" din Phoenix, Arizona, S.U.A., în limba engleză, cartea „Florentin's Laws", adică „Legile lui Florentin", în care tratasem în stil paradoxist „Legile lui Murphy", foarte populare în SUA, dar şi în Lume.)

Coperta cărții Florentin's law – Legea lui Florentin

– Cine este Florentin? a întrebat dânsul.

În sală, erau circa 70 de persoane, profesori-autori şi soțiile/soții lor. Am ridicat mâna stângă. Purtam o haină albă, deci uşor distinctibil, şi pantaloni maro.

– *The Law of Florentin is: If anything can go wrong, pass it on to someone else!* (Legea lui Florentin este: „Dacă ceva e posibil să meargă rău, atunci pasează-l altcuiva!”.)

Toți au început să râdă.

Legea mea este o parafrază în stil paradoxist a Legii lui Murphy, pe care o ia în răspăr: „Dacă ceva este posibil să meargă rău, în mod sigur va merge rău!”.

La sfârşitul prânzului, preşedintele a venit la masa mea şi a făcut o poză cu mine, iar eu m-am simțit foarte... onorat.

Stătusem la masă chiar lângă *provost*, dr. Suzanne Ortega, fostă profesoară la Universitatea statului Washington, oraşul Seattle. Am discutat cu dânsa despre globalizare, despre numărul mare de divorțuri la tineri (60%), despre călătorii.

Provost este, în S.U.A. şi în Canada, numele unei funcții universitare, următoarea după preşedinte, având un rol administrativ, privind campusul şi activitatea academică.

După prânz, am fost la biroul *Deputy Provost* (adjunctul provostului), dr. Richard Holder, care răspunde chiar de campusul meu, din Gallup.

Paradox în organizarea UNM

Cred că ar trebui să spun câteva cuvinte despre UNM, universitatea de stat a statului New Mexico, mai ales că îmi oferă prilejul de a mai semnala un paradox din existența cotidiană. Universitatea, înființată în anul 1889, este situată în centrul oraşului Albuquerque, dar acum are şi patru filiale (*branch campuses*, în limba engleză: *branch* = sucursală, *campus*, originar din cuvântul latin „campus” = câmp, desemnează în Statele Unite terenul pe care se află, împreună, clădirile de uz universitar – facultăți, biblioteci, cămine, cantine, clădiri administrative), aflate în localități reşedință de comitat (echivalentul județului din România): Gallup (înființată

în anul 1968), Los Alamos (campusul a fost înfiinţat în anul 1980, dar UNM a fost prezentă aici din anul 1956, prin Centrul de Studii, în domeniile ştiinţelor, ingineriei, managementului şi sănătăţii), Taos (2003) şi Valencia [este vorba despre Comitatul Valencia: *Valencia Campus*, înfiinţat în anul 1981, se află în „comuna" Los Lunas (conform legislaţiei statului New Mexico, o municipalitate îşi poate alege singură rangul administrativ, după cum doreşte: comună, oraş sau municipiu – city)], iar din anul 1986, s-a deschis o extindere a acestui campus, în Tome – parte a „concentrării de populaţie" numită Tome-Adelino). Numele acestui comitat este identic cu cel al regiunii din estul Spaniei (oficial, în această ţară nu i se spune regiune, ci Comunitate Autonomă), pentru că provine din vremea coloniştilor spanioli din viceregatul „Noul Mexic".

„Paradoxul universitar" pe care voiam să-l remarc, este acela că universitatea de stat din statul New Mexico nu are o filială şi în... capitala acestui stat, oraşul Santa Fé. O fi acesta doar al patrulea oraş din New Mexico, dar avea 72.056 de locuitori la 1 iulie 2006, adică, mai mult decât populaţia însumată a celor patru reşedinţe de comitat (Gallup, Los Alamos, Taos şi Los Lunas) în care există filiale ale UNM! Aceste campusuri au apărut în orăşelele menţionate mai sus, care au o populaţie situată între 5.000 şi 25.000 de locuitori, datorită unei politici de stat care vizează emanciparea minorităţilor naţionale. UNM este universitatea din S.U.A. cu cel mai mare număr de studenţi din rândul indienilor americani şi al mexicanilor – mă refer, desigur, la cetăţenii americani din „Noul Mexic" (New Mexico).

Paradox administrativ american

Prezentând acest paradox, sper că aţi sesizat, cu două paragrafe mai sus, şi existenţa unui „paradox administrativ" din

New Mexico. Nu trebuie să vă mire, pentru că S.U.A. sunt o „țară paradoxală". Revenind la reşedinţele de comitat susmenționate, înnobilate ca „oraşe universitare", „paradoxul administrativ" nu se limitează la Los Lunas, ci există şi în cazul localității Los Alamos (12.000 de locuitori în anul 2005), care este reşedința comitatului cu acelaşi nume. Paradoxul constă în aceea că această aşezare urbană nu este, din punct de vedere al legislației americane, un oraş, ci un *townsite:* în engleză, *town* = oraş (mic), *site* = şantier de construcție, deci ar fi un „şantier de construcție a unui oraş"!

Din punct de vedere legal, *townsite* este o împărțire a unui teren în parcele pentru dezvoltarea unui oraş sau a unei comunități. Acesta este un prim pas în înființarea unui oraş nou. De fapt, acest *townsite*, numit de către localnici „Dealul" (din motive de geografie fizică), este o parte (ca un cartier) a aşezării Los Alamos, o altă parte a acesteia fiind *White Rock* (în engleză, Piatra Albă), care are doar 6.000 de locuitori şi este „dormitorul" angajaților de la Laboratorul Național Los Alamos (prescurtat în limba engleză LANL) – una dintre cele mai mari instituții ştiințifice şi tehnologice multidisciplinare din Lume, creat în timpul ultimului război mondial în cadrul „Proiectului Manhattan" de construire a primei bombe atomice, dar acum execută cercetări în domeniile energiei regenerabile, tehnologiei spațiale, securității naționale, medicinei, nanotehnologiei (lucrul la nivel molecular şi atomic!) şi supercalculatoarelor electronice.

Los Alamos are, însă, un dublu „paradox administrativ", deoarece nu este doar *townsite*, ci şi *census designated place* (prescurtat CDP), adică „localitate desemnată pentru recensământ" – este o concentrare de populație identificată de către Biroul de Recensământ al Statelor Unite pentru scopuri statistice. CDP este o parte dintr-o comună, dintr-un oraş sau dintr-un municipiu, fiind desemnat printr-o hotărâre a Biroului

de Recensământ, nu prin lege. CDP are un nume recunoscut local, este distinctă de altă concentrare de populație şi, desigur, nu are o conducere administrativă proprie. Dar cum CDP Los Alamos este reşedința comitatului Los Alamos, cele mai multe dintre instituțiile administrative ale comitatului se află în acest CDP.

Paradoxul toponimic al unor capitale de comitat

Să mă opresc şi asupra „paradoxului toponimic” („toponim” = nume propriu de loc) al acestor „capitale de județ”: denumirile a două dintre ele îşi au originea în numele de familie ale celor care au întemeiat respectivele localități, iar celelalte două provin de la numele unor arbori!

Numele „comunei” Los Lunas (care, în anul 2008, avea 23.867 de locuitori; amintesc, este reşedința Comitatului Valencia) vine de numele familiei spaniole *Luna*, care a întemeiat aşezarea: prin anglicizarea numelui de familie a rezultat Los Lunas, adică, „Cei din Familia Luna” (cum am zice, în româneşte, „Popeştii”, când ne referim la cei din familia Popescu), deci denumirea localității americane a apărut similar modului în care a luat naştere numele localității româneşti Popeşti (fie ea şi din județul Vâlcea) – de la cel al familiei Popescu.

Numele oraşului Gallup (înființat în anul 1881, ca stație finală de cale ferată; reşedința comitatului McKinley, cu 20.209 locuitori în anul 2009) provine de la numele de familie al lui David Gallup, care a fost casier la Societatea de Căi Ferate „Atlantic şi Pacific”: locuitorii, stabili sau flotanți, când se duceau să-şi ia salariul, care în America se plătește săptămânal, spuneau: „Mă duc la Gallup!”, adică la biroul în care acesta îşi avea casieria, expresia fiind echivalentă cu „Mă duc să-mi iau salariul!”. Prin utilizarea atât de deasă, numele

casierului s-a extins asupra locului în care se afla biroul acestuia!

Deşi este un orăşel sărac, Gallup a fost, în mod paradoxal, denumit „Capitala indiană a Lumii”, deoarece se află în mijlocul ţinuturilor triburilor de indieni americani.

Cu toate că este şi o astfel de „Capitală”, Gallup a ajuns cunoscut, paradoxal, pentru că se află situat pe traseul unui drum celebru în istoria transporturilor rutiere americane, numit *Route 66* (Şoseaua 66), care traversează S.U.A., din nord-centrul ţării (Chicago, statul Illinois), în sud-vestul ei (Santa Monica, statul California), devenit faimos datorită unui cântec aparţinând genului *rhythm and blues*, al cantautorului (textul şi muzica) Bobby Troup în anul 1946, intitulat *Get Your Kiks On Route 66*, (pe scurt, i se spune chiar *Route* 66), preluat de-a lungul timpului de către cântăreţi şi trupe celebre, precum Nat King Cole, Chuck Berry, Bob Dylan, The Rolling Stones, Depeche Mode, numele oraşului fiind menţionat în textul acestui şlagăr.

Numele oraşului Taos (4.700 de locuitori la recensământul din anul 2000, este reşedinţa comitatului Taos), provine din limba tribului indian Taos, din această zonă, însemnând „localitatea sălciilor roşii”.

Numele „şantierului de construcţie de oraş” Los Alamos provine din limba spaniolă, însemnând „plopii”. Dacă ar exista vreun român în această localitate, ar putea face un calambur spunând: „Oraşul Los Alamos este în... plopi!”, utilizând expresia metaforică românească „a fi în plop”, cu aluzie la statutul de *townsite* al acestui CDP.

Albuquerque – superparadox toponimic!

Fiindcă tot am fost la Albuquerque, visând să mă mut în el, este cazul să arunc o privire paradoxistă asupra numelui acestui oraş, mai ales că sună atât de... neanglofon!).

Albuquerque – Central Avenue

Este interesantă povestea numelui acestui oraş, cel mai mare din statul New Mexico, dar care, în mod paradoxal, este capitala (mai exact spus, reşedinţa) Comitatului (County, în terminologia administrativă americană) Bernalillo, nu însă şi a statului New Mexico – capitala acestuia este oraşul Santa Fé (Sfânta Credinţă, în limba spaniolă), care este al patrulea oraş, ca mărime, din stat, fiind în acelaşi timp şi reşedinţa

Comitatului Santa Fé. [În Spania, în Comunitatea Autonomă Andaluzia, provincia Granada, comarca (județul) Vega de Granada, există orașul Santa Fe, cu care este înfrățit orașul din S.U.A.. Am spus „din S.U.A.”, nu „american”, pentru evitarea eventualelor confuzii: în America Latină, coloniștii spanioli au dat acest nume la încă patru orașe – în Argentina, în Cuba, în Venezuela (Santa Fé de Sorte) și în Columbia (Santa Fe de Bogotá – acum se numește numai Bogotá)!

Albuquerque, oraș străbătut de fluviul Rio Grande, a fost întemeiat în anul 1706, pe vremea stăpânirii spaniole asupra acestui ținut, de către guvernatorul provinciei Noul Mexic, Francisco Cuervo y Valdés. Acesta a „botezat” localitatea cu numele aristocratic al viceregelui de atunci al Noii Spanii (colonia spaniolă care cuprindea Mexicul și o parte din sud-vestul S.U.A. de azi, fără frontieră precisă, cam de 2.000.000 km²) – Francisco Fernández de la Cueva Enríquez, duce de *Alburquerque* (era al 10-lea duce dintr-o nobilă familie care își avea reședința în orașul Alburquerque, din Spania, la 24 km de frontiera cu Portugalia, în provincia Badajoz, regiunea Extremadura).

În secolul al XIX-lea, când după războiul americano-mexican (1846-1848), teritoriul New Mexico a fost anexat de către S.U.A. (paradoxal, a fost admis ca stat al Uniunii, al 47-lea, de-abia după 64 de ani, în 1912!), primul „r” din numele orașului Alburquerque, literă care nu se prea aude în pronunția englezească, s-a pierdut și astfel că el se scrie astăzi ca numele orașului spaniol în limba... portugheză! În Evul Mediu, zona orașului spaniol Alburquerque a fost stăpânită alternativ de către spanioli și de către portughezi, aceștia din urmă scriind numele orașului cu un singur „r”: *Albuquerque* (pronunțat *albucherche)*.

Etimologia numelui orașului spaniol este latină, din vremea Imperiului Roman: de la expresia „albus quercus” –

stejar alb (care forma păduri întinse în acel ținut), preluată de arabi cu expresia „Abu al-Qurq", ceea ce în dialectul maurilor însemna „Ținutul stejarilor". Deci, iată cum un nume cu aparentă sonoritate franceză, ALBUQUERQUE este un „paradox toponimic" american: provine de la romani, pe filiera arabă, apoi spaniolo-portugheză, predat de coloniştii spanioli americanilor anglofoni, care l-au „şlefuit" în „Albuquerque", deci scris ca în portugheză, dar l-au pronunțat nu ca în spaniolă, *albucherche*, ci ca în engleză – *elbăcărchi*!

Dar paradoxul toponimic nu s-a terminat cu asta, pentru că, în timp, oraşul vechi, *Alburquerque*, a fost numit de către localnici şi după numele parohiei sale: întâi, *San Francisco de Alburquerque*, nume dat inițial de guvernatorul provinciei Noul Mexic, apoi, după numele pe care i l-a dat chiar viceregele Noii Spanii (din perioada 1702-1710), ducele de Alburquerque, în cinstea regelui Filip al Spaniei – *San Felipe de Neri;* „noii mexicani" i-au spus apoi localității lor şi *San Felipe de Alburquerque*.

Iar ca să fie tacâmul complet, „spaniarzii" (oameni originari din Spania) i-au dat şi un nume nebisericesc, pur geografic: *Bosque Grande* (Pădurea Mare, în limba spaniolă).

Desigur, oraşul american Albuquerque este înfrățit cu oraşul spaniol Alburquerque (pronunție spaniolă *alburcherche)*. Bineînțeles, adevărații americani, „indienii" (pieile roşii), pe care coloniştii spanioli i-au găsit aici, au dat şi ei un nume indian oraşului creat de spaniarzi: în limba *navajo* (a tribului indian american cu acelaşi nume) oraşul Albuquerque este numit, în stil caracteristic, descriptiv, *Bee'eldííldahsinil*, care se traduce astfel: „Locul unde este atârnat sus un clopot mare".

Cum limba navajo este una foarte grea, motiv pentru care a şi fost folosită cu mare succes de către armata americană pentru transmiterea cifrată a mesajelor în timpul celui de-Al

Doilea Război Mondial (a fost un cod indescifrabil de către inamic), e dificil să găsesc o traducere unitară a cuvintelor ce compun numele navajo al oraşului Albuquerque.

Albuquerque – vedere aeriană

De fapt, problema ar fi… numărul clopotelor! Am găsit pentru expresia *bee'eldiildahsi-nil* două traduceri: 1) „locul unde clopotul este situat sus"; 2) „locul cu două clopote". Nu ştiu de unde au scos ultima variantă, pentru că numeralul cardinal „2" (*naaki*, în limba navajo) nu există în expresia care constituie numele oraşului Albuquerque în limba navajo!...

Dacă ne luăm după sursele de informare de pe Internet, problema nu este, însă, doar cea a numărului de clopote, unul sau două, ci şi identitatea celor două clopote, dacă admitem această variantă! Unele surse fac trimitere la clopotele din clopotniță (pentru că sunt situate sus), unul fiind la biserica din oraşul vechi, iar celălalt – la biserica din oraşul nou, dar alte surse fac trimitere la clopotele... stațiilor de bac, de pe cele

două maluri ale fluviului Rio Grande, utilizate ca semnale acustice la începerea şi la terminarea cursei de traversare!

Am vrut să văd ce înseamnă în navajo cuvintele care formează numele oraşului, dar am găsit acest nume scris în trei feluri: *Bee'eldííldahsinil, Bee'el Diil Dahsinil, Bee'eldiil Dah Sinil.* Am găsit următoarele traduceri: *bee'el* = clopot; *diil* = mare; *dahsinil* = atârnă; *diil* = sunet de clopot; *bee'eldiil* = sunet de clopot; *dah* = sus; *sinil* = care sunt aşezate, care stau. Deci, am rămas în dilemă: „Atârnă un clopot mare" sau „Sunete de clopote aşezate sus"?... Clopotele sunt mari sau mici?... Oricum, într-o anumită privinţă, m-am dumirit: dacă *sinil* se referă la plural („sunt aşezate"), atunci înţeleg de ce a apărut şi varianta cu două clopote!

Albuquerque – grup statuar în Civic Plaza

Dacă mă gândesc la evoluţia oraşului, acesta a avut iniţial o singură biserică; cred, aşadar, că indienii navajo s-au referit la clopotul din clopotniţa acesteia. Ulterior, când oraşul

s-a dezvoltat şi s-a mai construit o biserică, americanii anglofoni (mă refer la cei care aveau ceva cunoştinţe de limbă navajo), au spus că indienii navajo se refereau la clopotele celor două biserici ale oraşului. După construirea liniei de bac (pod plutitor), care avea câte un clopot de semnalizare în staţiile acestuia de pe malurile fluviului, anglofonii veniţi mai de curând în oraş, au fost tentaţi să creadă că indienii navajo, impresionaţi de realizarea tehnică numită bac, au folosit tocmai aceste două clopote în numele indigen pe care ei l-au dat oraşului.

Secretara facultăţii mele, Tish Yoe (acum, Lewis, după soţ), este de origine navajo, dar nu ştie cum se traduce *Bee'eldi-ildahsinil*. Soacra sa i-a spus că traducerea este... *oţel fiind acolo*, fiind formată din două cuvinte: *bee'eldiil* = oţel; *dahsinil* = stând acolo, fiind acolo, existând acolo!

Soţul doamnei secretare spune, însă, că traducerea ar fi *locul unde sunt două tunuri*! (De ce la populaţia navajo ar fi de acord soacra cu ginerele?... Sau pentru că tunurile sunt făcute din… oţel?)

Tare încifrată (?) e limba navajo! Pentru cine bat clopotele, Florentine?...

Uite-aşa apar legendele, când pentru redactarea istoriei nu există izvoare scrise şi iată ce se întâmplă când ajungi să vorbeşti limba maternă ca pe o limbă... străină!

Vizita unui profesor emerit de la „Duke"

07-08 mai 2005

Prof. univ. emerit dr. Paul Wang, de la Facultatea de Inginerie Electrică şi Computere a Universităţii „Duke" din Carolina de Nord (universitate privată din oraşul Durham, una dintre cele mai prestigioase din ţară) a ţinut să mă cunoască personal.

Venind din Albuquerque cu avionul, a închiriat o maşină cu care a venit în Gallup, unde s-a cazat la Hotel *Hampton Inn,* lângă *Home Depot* [*Home Depot, Inc.,* scris prescurtat *HD,* este, în S.U.A., cea mai mare rețea de mari magazine „cu amănuntul", de articole pentru îmbunătățirea locuinței (*home improvement,* spun americanii), cu 2.193 de magazine în S.U.A., Canada, Mexic, Porto Rico – stat insular din Marea Caraibelor, asociat S.U.A. – Insulele Virgine, Guam şi China, iar în ultima vreme, internaționalizarea acestei firme a continuat, fiind prezentă nu doar în America Latină, ci şi în Marea Britanie, Irlanda şi alte state vest-europene].

Cu prof. univ. emerit dr. Paul Wang

A venit cu soția sa, July. Paul şi July sunt chinezi, trecuți de 70 de ani, vorbind engleză cu accent (ca mine – a nu se înțelege că şi eu vorbesc engleza cu un accent... chinezesc, accentul meu fiind, desigur, românesc!).

Dr. Paul Wang s-a specializat în logica *fuzzy* şi a creat S*ociety for Mathematics of Uncertainty (SMU)* – Societatea de Matematica Incertitudinii, al cărei membru este şi subsemnatul. Societatea editează revistele „Critical Review" („Revista de critică") şi „New Mathematics and Natural Computation" („Noua matematică şi calculul natural"), la care colaborez şi eu. Editor-şef este John Mordeson, preşedintele actual al *SMU*, director al Centrului de Matematica Incertitudinii, prof. univ. dr. la Facultatea de Matematică a Universității „Creighton" – o universitate iezuită din oraşul Omaha, statul Nebraska (numele oraşului provine de la cuvântul indian *omaha* = oameni din susul fluviului, oraşul fiind situat pe malul de vest al fluviului Missouri).

În engleză, *fuzzy* = vag, incert, imprecis; în matematică, „logica fuzzy" este un domeniu al „logicii matematice" în care se utilizează şi valori logice care nu sunt nici „adevărat(e)", nici „fals(e)", ci „incert(e)".

Paul mi-a povestit despre obstacolele întâmpinate de către comunitatea de cercetători *fuzzy*, mai ales când este vorba despre finanțare.

De-a lungul vieții, el i-a întâlnit pe corifeii domeniului *fuzzy*: Lotfi Zadeh (de la Universitatea „California", din oraşul Berkeley, care este o suburbie a marelui oraş San Francisco, statul California), Ronald R. Yager (de la Colegiul „Iona", din oraşul New Rochelle, statul New York), Didier Dubois (de la Universitatea „Paul Sabatier" Toulouse, Franța), Henri Prade (idem), Bart Kosko (de la Universitatea „California de Sud", de lângă Los Angeles, statul California) etc.

Cu aceşti foarte concreți corifei ai „vagului", am avut şi eu ocazia să discut personal: cu Lotfi Zadeh, cel care a introdus în matematică noțiunea *fuzzy*, chiar la Universitatea din Berkeley, unde a avut loc o conferință de matematică aplicată, iar cu ceilalți, la conferințele internaționale anuale *FUSION* (la

care eu particip din anul 2003), organizate de către ISIF (*International Society of Information Fusion* – Societatea Internațională de Fuziune a Informației) sau la diverse conferințe internaționale de matematică aplicată.

Pentru cititorii care nu cunosc sintagma „Fuziunea Informației", precizez că aceasta se referă la un domeniu de vârf, care îmbină tehnologii electronice, electrotehnice, mecanice, optice etc., cu matematica aplicată, având numeroase aplicații civile (meteorologie, navigație aeriană, măsurători aeriene ale teritoriului şi ale culturilor agricole) şi militare (supravegherea câmpului de luptă, a traiectoriei proiectilelor şi rachetelor, navigația aviației militare, controlul antitero), care utilizează informații (date) provenite din surse (sensori) de natură diferită (electrică, electronică, mecanică, acustică, optică etc.). Între aceste informații, pot apărea contradicții, iar pentru luarea unei decizii corecte, se utilizează diverse modele matematice – unul dintre acestea fiind „Teoria Dezert-Smarandache" (o aplicație în ştiință a „Paradoxismului", paradoxul fiind că se poate lua decizia corectă, chiar dacă datele au un mare grad de conflict), pentru care se foloseşte acronimul *TDSm*, spre a se deosebi de acronimul *TDS*, utilizat pentru „Teoria Dempster-Shafer".

III.

ÎN BĂLCEŞTIUL NATAL, ROMÂNIA

Concediu în Bălceştiul natal

În perioada 14.05-04.06.2009, îmi voi petrece concediul în România.

Bucurii şi tristeți de-acasă

– Indiferent cât de rău e-n America, e mai bine ca-n România! îmi zice colegul de avion.

Eram obosit, năclăit de sudoare, nedormit normal, după două zile de călătorie.

★

Dar, deodată, totul a dispărut şi m-a cuprins o bucurie, un val de energie... La Aeroportul Internațional „Henri Coandă" Bucureşti Otopeni, aflat la 16 km de capitala României, mă voi întâlni cu prietenii de joacă din Bălceşti, cu mama, care se apropie de 80 de ani... De-aş trăi şi eu atâta!

17.05.2009

Sunt la târgul din cartierul Romaneşti din Craiova, cu vărul meu Bebe Popescu.

Uneori, îmi vine să nu mă mai întorc...

★

– Nu te pune cu ei, îmi zice mama, că tu nu rezişti la băut, Marian şi Bebe sunt obişnuiți!...

★

Am văzut mormântul lui Puiu, vărul meu, Ilie Mitroiescu, 1952-2004, în Cimitirul Ungureni din Craiova.

Te-apucă fiorile!...

Poza lui, când era tânăr: băiat frumos, înalt, mureau fetele după el.

A făcut infarct, avea hipertensiune.

Marian şi Florentin (Bebe) Popescu, verişorii autorului

Citesc despre metoda Feng Shui: cum să-ți aranjezi casa, mobila, pentru a obține energie maximă și pentru a-ți îmbunătăți relațiile cu membrii familiei.

★

La un post de televiziune constat că se transmit seriale turceşti, telenovele! Surprinzător, turcii se impun în cinematografia internațională, filmele lor au succes și în țările arabe.

De asemenea, seriale indiene.

★

Majoritatea populației din Bălceşti este nemulțumită de situația actuală. Mulți au rămas fără serviciu și nu mai au unde lucra. Alții se duc cu ziua (cu cârca) la muncă.

★

Mama îmi zice că nu crede că mai apucă Crăciunul... Se simte bolnavă și bătrână...

Atunci, voi rămâne cu adevărat „singur pe lume”...

Ea i-a pus la CEC lui Marian Popescu, vărul meu, 3.000 de lei (circa 1.000 $), iar pentru Leana Preoteasa (vara mea) va lăsa 1.000 de lei (circa 333 $), pentru pomeni.

Cu fuziunea senzorilor la Universitatea din Craiova

În 18.05.2009, am fost oaspetele Universității din Craiova, unde eu am urmat Facutatea de Matematică şi Informatică, absolvită ca şef de promoție în anul 1979. Dar, după 30 de ani, universitatea nu mai este ca pe vremea mea: pot spune c-a devenit uriașă, înglobând şi celelalte instituții de învățământ superior din oraş, de medicină şi de agricultură, având şi facultăți tehnice. Ca urmare, acum are multe sedii, patru în Craiova şi unul în Drobeta-Turnu Severin (ba are şi la Râmnicu Vâlcea o filială de „Învățământ la distanță”, care funcționează în sediul Colegilui Național „Mircea cel Bătrân” – Liceul „Vasile Roaită”, cum îl ştiam eu!).

Ar trebui să precizez că instituția se numeşte Universitatea din Craiova, ca să nu se confunde cu renumitul club de fotbal Universitatea Craiova!

Am prezentat la Facultatea de Mecanică din Craiova (cu sediul în Calea Bucureşti, nr. 107) lucrarea „Fuziunea senzorilor de informații în industria constructoare de maşini”. *Slide*-urile (diapozitivele) erau în engleză, dar am vorbit în româneşte.

★

Dacă ar fi să mă iau după o anecdotă postdecembristă, referitoare la evoluția învățământului superior din România, ar trebui să cred că dacă Bălceştiul ar fi avut gară, ar fi avut şi... universitate (pentru că profesorii universitari ar fi putut face uşor naveta din centrele universitare de tradiție), iar eu, poate că n-aş mai fi predat şi acum matematica la Universitatea „New

Mexico" din oraşul Gallup (de vreo trei ori mai mare decât Bălceştiul meu), statul New Mexico din S.U.A., ci la... Universitatea „Petrache Poenaru" Bălceşti, judeţul Vâlcea, România!

Petrache Poenaru – cel mai faimos bălceştean

22.05.2009

Profesorii Marian Popescu-Diculescu şi Emilia Popescu-Diculescu, de la Grupul Şcolar „Petrache Poenaru" din Bălceşti, mă duc cu maşina la Beneşti (sat devenit cartier al actualului oraş vâlcean Bălceşti), unde se afla casa memorială a lui Petrache Poenaru (n. 10.01.1799, Beneşti, judeţul Vâlcea – d. 1875).

Cu profesorii Emilia şi Marin Popescu-Diculescu

În tinereţe a fost pandur, om de încredere (secretar, şeful cancelariei) al conducătorului Revoluţiei de la 1821

(căruia îi fusese recomandat de către unchii săi, boieri-cărturari, Iordache şi Grigore Otetelişanu, prieteni cu Tudor Vladimirescu), pionier al presei scrise din România – a creat primul ziar românesc de propagandă, numit „Foaia de propagandă", al armatei lui Tudor Vladimirescu. Inginer (cu studii la Viena şi Paris), matematician, inventator, pedagog, academician (din anul 1870; din 1872, preşedintele Societății Academice Române, numită Academia Română din anul 1879), fondatorul colegiilor naționale din Bucureşti şi Craiova, organizatorul învățământului național românesc, creatorul steagului României moderne (tricolorul purtat de „Domnul Tudor" la intrarea în Bucureşti), inventatorul stiloului („toc rezervor", numit mai neaoş „condei portăreț") – brevetat în anul 1827, în Franța, cu titlul *plume portable sans fin, qui s'alimente elle-même avec de l'encre* (pană portabilă fără sfârşit, autoalimentată cu cerneală), participant la Revoluția de la 1848, membru al Comisiei pentru eliberarea robilor. A ocupat diverse funcții în administrația centrală a Principatelor Unite şi a României. A fost primul român care a călătorit cu trenul, trimis în misiune specială în Anglia, la 27 septembrie 1831 (calea ferată Liverpool-Manchester fusese inaugurată la 15 septembrie 1830).

Casa, construită ca o culă, a fost conacul boierilor Otetelişanu.

Alăturat, biserica ortodoxă cu hramul Sfânta Treime şi Sfinții Arhangheli Mihail şi Gavril. A fost construită de către boierul Barbu Otetelişanu în anul 1746, iar boierul Grigorie Otetelişanu a reparat-o după cutremurul din anul 1802. Se crede c-ar fi existat un tunel între conac şi biserică, dar nu a fost descoperit.

Pe la anul 1821, doi tâlhari terorizau satul Beneşti. Tudor Vladimirescu a venit cu un grup de oşteni, i-a prins pe

tâlhari şi i-a spânzurat de doi copaci de lângă malul eleşteului de lângă conac.

Casa lui Petrache Poenaru

Bălceşti – oraş fără muzeu!

Casa lui Petrache Poenaru a fost redobândită de moştenitorii stăpânilor din momentul naţionalizării ei, care au vândut-o. Obiectele de muzeu au fost transferate la Muzeul Judeţean Vâlcea din Râmnicu Vâlcea.

Depistez şi aici un paradox: deşi s-a făcut dreptate unei familii, prin returnarea proprietăţii private confiscate de către comunişti, s-a făcut o nedreptate comunităţii locale a oraşului Bălceşti, prin desfiinţarea Casei Memoriale „Petrache Poenaru” şi prin ciuntirea memoriei celui mai destoinic şi mai titrat bălceştean, intelectual de vază şi unul din făuritorii României moderne.

Ce-i drept, numele acestui inimos beneştean n-a fost cu totul uitat: în centrul oraşului Bălceşti există Aleea Petrache Poenaru, iar Grupul Şcolar din oraş îi poartă numele şi se află chiar pe Aleea Petrache Poenaru nr. 5-7.

Dar, gândindu-mă la muzeu, mă întreb: oare, nu s-ar fi putut găsi o cale de „a împăca şi capra şi varza”?... Poate că privind de peste Atlantic, pentru mine-i mai greu de înțeles şi de acceptat ceea ce s-a întâmplat... Desigur, pot fi mândru că pe cartea mea de identitate scrie „Oraşul Bălceşti”, deci, m-am urbanizat, nu mai sunt țăran! Dar ce fel de oraş este acela fără un muzeu?... Şi uite, că nici cinematograf nu mai are – în schimb, au proliferat barurile şi cârciumile!... Halal cultură! (Unde eşti tu, Deceneu?)... De fapt, Bălceştiul meu drag, deşi „înnobilat” cu rangul de oraş (în anul 2002), a rămas cam aceeaşi comună mai săltată, care a fost capitală de raion!

Bălceşti – staţiune de odihnă... personală!

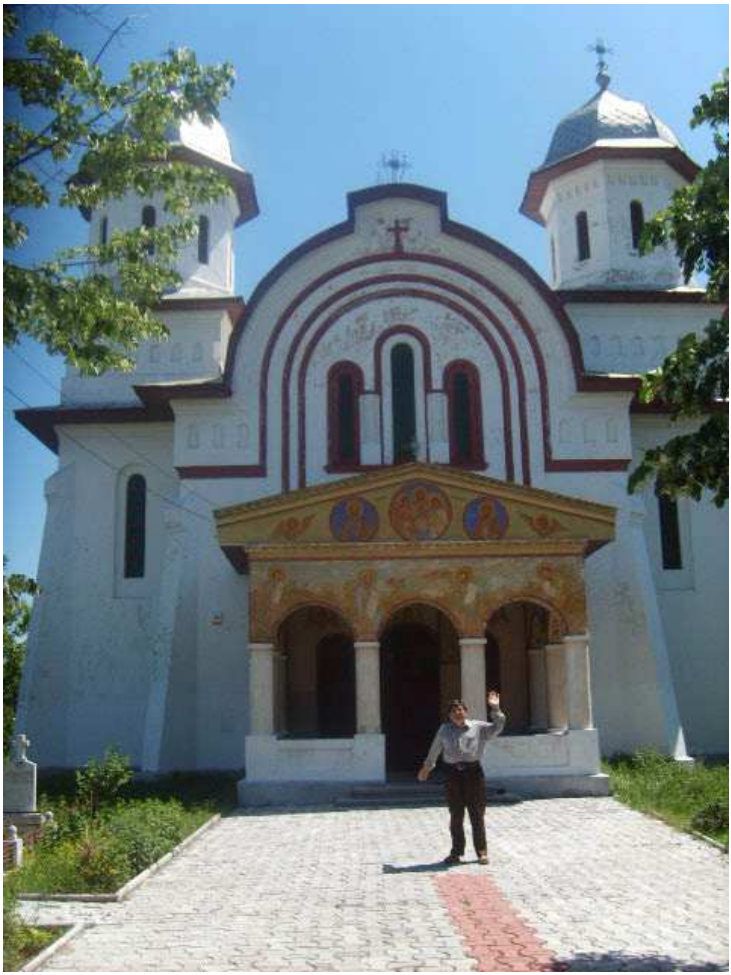
Dacă îmi petrec concediul de odihnă în Bălceştiul natal şi dacă tot sunt paradoxist, cred c-aş putea spune că, în mod paradoxal, oraşul meu a devenit... staţiune de odihnă!

Profesori, profesori...

24.05.2009 (duminică)

De dimineaţă, m-am întâlnit cu poetul Victor Păun, din Diculeşti, comună vecină Bălceştiului, la est, pe malul stâng al râului Olteț. Am fost la slujbă, la Biserica „Sfântul Nicolae”, din centrul Bălceştiului. Preotul parohiei este Nicuşor Rădulescu, pe care îl cunosc de mic copil – jucam fotbal pe „stadion” (nici acum nu este chiar stadion, dar aşa-i spuneam noi, copiii, cu mândrie). La prânz, m-a vizitat prof. univ. dr. Alexandru N. Dincă, de la Facultatea de Matematică şi

Informatică (al cărei acronim este FMI – nefericită coincidență cu cel al Fondului Monetar Internațional!) a Universității din Craiova, care mi-a fost îndrumător la lucrarea de licență. Anul acesta se pensionează. Este originar din Bălceşti, Vâlcea.



Frumoasa biserică „Sfântul Nicolae”, din centrul Bălceştiului

M-a căutat la Bălceşti, prof. dr. Dumitru Gherghina, directorul revistei „Didactica Nova”, la care colaborez. Am discutat vreo două ore!

Dânsul fusese profesor de română la Liceul Pedagogic din Craiova, unde am urmat şi eu primii ani de liceu (1969-1972), dar eu am făcut româna cu dna prof. Murarețu...

O străduță din Bălceşti a primit numele *Str. Prof. Gh. Bogheanu*, în onoarea profesorului de matematică, director al liceului de aici – decedat acum câțiva ani. Este chiar strada pe care a locuit el. A fost un pedagog bun, corect, exigent, dar îi cam plăceau femeile.

25.05.2009

În concediul românesc, mă odihnesc. Cum timpul este lung, citesc tot ce-mi cade în mână.

Am două cărți ale soților Emilia Popescu-Diculescu şi Marin Popescu-Diculescu, profesori: „«Luminile» satului românesc: dascălul şi preotul între icoană şi caricatură (pretexte eseistice)” şi „Istoria prin citate şi expresii celebre, sintagme şi vorbe de duh sau «o altă tocmire a istoriei»”, apărute în anul 2009 şi respectiv 2008.

Aflu că a murit profesorul meu de probabilități şi statistică de la Universitatea din Craiova: Vasile Seleacu. Îmi purtase o stimă deosebită când eram student. Mai târziu, am şi colaborat.

Ziua Liceului

Sunt invitat la Ziua Liceului Bălceşti (47 de ani de la înființare), ca *Fiu al Satului!* Oficial, acum liceul se numeşte Grupul Şcolar „Petrache Poenaru” Bălceşti.

M-au prezentat: directorul liceului (ing. Văduva Ştefan), profesorul de istorie (pensionat) Costinel Panait, o elevă care a luat cuvântul.

Am vorbit şi eu despre activitatea mea.

A fost şi primarul oraşului, ing. Ion Curelaru, membru al Partidului Social Democrat din România, ales în anul 2008.

La Ziua Liceului, în Bălceşti

30.05.2009

Am conversat, la telefon, cu lect. univ. dr. Gheorghe (zis Nicu) Florescu, care predă filozofia la Universitatea din Drobeta-Turnu Severin, cu care am fost coleg la Liceul Pedagogic (în perioada 1969-1972), dar el este cu doi ani mai mare.

Îmi citise volumul „America, paradisul diavolului”, dat de sora lui din Craiova. Discutase cu Mihaela Albu, care ține ore la aceeaşi universitate.

Nicu Florescu este din Diculeşti, lângă Bălceşti, peste Olteţ, iar învăţătorul său a fost Titel Radu.

Acum o săptămână mi-a apărut volumul al cincilea din notele de călătorie „Frate cu meridianele şi paralelele”, la Editura „Silviana” Râmnicu Vâlcea.

Am distribuit circa 200 de exemplare prin ţară (cele mai multe în Bălceşti, Zătreni, Râmnicu-Vâlcea, apoi în Bucureşti), dar şi-n ţări limitrofe unde trăiesc români (Republica Moldova, Serbia), precum şi în Germania.

Avem în Bălceşti un emigrant... chinez! A fost căsătorit cu o româncă. Divorţat.

Nu este prea mulţumit de cum îi merge afacerea...

Sfârşit de sejur la... Bălceşti!

Încet-încet, pe nesimţite, concediul meu de odihnă din staţiunea de odihnă (personală!)... Bălceşti se apropie de sfârşit.

Matematica şi Poezia nu sunt... contradictorii!

31.05.2009

Am umblat prin Slatina câteva ore. Aici, am discutat cu poeta şi profesoara (de matematică, la Colegiul Naţional Vocaţional „Nicolae Titulescu” Slatina) Marinela Preoteasa. Are publicate trei volume de poezie: „Iarba iubirii” (1994), „Clarviziuni astrale” (2005) şi „Extraveral pentru iubire” (2005). În perioada 1996-2000, a fost redactor-şef al săptămânalului propriu „Scurt Circuit Oltean”, conducând şi un cenaclu literar cu acelaşi nume... Iată, cel puţin de la Omar Khayyam (secolul al XI-lea) încoace, există matematicieni care scriu şi poezie, ceea ce, aparent, este paradoxal! Spun „aparent”, deoarece cunoscătorii ştiu că Matematica şi Poezia au în comun Ordinea şi Armonia.

Doamna Preoteasa are o editură proprie, „CuArt”. E posibil să mi se publice aici unele cărți.

01.06.2009

A murit ziaristul vâlcean, corespondentul „Agerpres” (Agenția Română de Presă) în Vâlcea, Tudor Iosifaru (29.05.1965-24.05.2009) – citesc asta în săptămânalul „Ziarul de Vâlcea”. Îl sun pe fostul său coleg de redacție de la „Monitorul de Vâlcea”, redactorul Mircea Monu, de la care aflu că cel dispărut dintre noi înainte de a împlini vârsta de 44 de ani, avea probleme cu inima şi probabil că au intervenit unele complicații din cauza obezității...

Absolvent al Facultății de Filologie, Secția Engleză, a Universității „Babeş-Bolyai” Cluj-Napoca, el mi-a tradus o parte din distihurile paradoxiste, dar... după ce am mai tras de el. Ba că i s-a şters fişierul din computer, ba că mai caută nişte echivalențe englezeşti mai inspirate, care să sune mai poetic... Doar o treime din tot volumul, după telefoane repetate... Până la urmă, am continuat singur traducerea, terminată şi editată de către Sophia şi Michael Dediu, în 2006, S.U.A.

03.06.2009

Am întâlnit doi foşti colegi de clasă din şcoala generală, Costică Diculescu (coleg de bancă, acum inginer agronom în Vaslui) şi Viorel Ivan, pe care nu-i mai văzusem de... 32 de ani!

Toponimul „Bălceşti”

Ieri, avusesem o discuție (mic cenaclu) pe teme politice, literare, lingvistice cu poetul Victor Păun şi cu profesorul Ion Cârstoiu.

Domnul Păun, născut în anul 1951, în satul Băbeni-Oltețu, comuna Diculeşti, care este în dreptul Bălceştiului, pe malul stâng al Oltețului, a publicat câteva cărți după schimbarea de regim politic din România: „Dor de Eminescu" (1995), „Anda" (1999), „Fântâna cu două uşi" (2000 – iată un titlu paradoxist!), „Poeme cu sciți şi copilul Agatârş" (2008).

Domnul Cârstoiu, născut în anul 1943, la Jiblea Veche, azi componentă a oraşului Călimăneşti, este profesor de Limba şi Literatura Română la Grupul Şcolar „Petrache Poenaru" Bălceşti, dar şi un cercetător lingvist şi publicist, preocupat de etimologia unor cuvinte româneşti. A publicat mai multe cărți: „Între lingvistică şi istorie" (1975), „Teze şi ipoteze lingvistice", „Paşi în universul cunoaşterii" (2001), „Dicționar etimologic" (2004, împreună cu fiica sa, Rodica Constanța Anghelescu)

Sunt mai multe ipoteze privind originea toponimului „Bălceşti". O versiune consideră că acest nume de loc ar veni de la cuvântul „bălți"... Eu cred că inițial acesta s-a numit „Bălțeşti", dar cum era greu să pronunți cuvântul cu cele două consoane siflante (şuierătoarele „ț" şi „ş"), a devenit mai uşor de pronunțat „Bălceşti".

Toponimul „Bulzeşti", al comunei vecine (aflată la 12 km de Bălceşti), în care s-a născut marele poet, dramaturg şi prozator contemporan Marin Sorescu (1936-1996), vine de la „bulz", care înseamnă cocoloş de mămăligă caldă în care s-a pus brânză de oaie (pe aceste meleaguri erau oieri).

Regretatul Ion Obretin (1947-2008, istoric, cercetător şi publicist născut pe aceste meleaguri, în satul Cârlogani, din fosta comună Beneşti, stabilit în Bucureşti) a listat în monografia sa, intitulată „Beneşti", mai multe interpretări etimologice.

„La revedere, Bălceşti!”

Petrec o noapte pe scaun, în sala de aşteptare a Aeroportului Internațional „Henri Coandă” Bucureşti-Otopeni, pentru că nu aveam cum să ajung aici, tocmai de la Bălceşti, la ora 4 dimineața (cu două ore înaintea plecării avionului).

★

Acum vreo câteva zile, căzuse în Oceanul Atlantic un avion care plecase din Rio de Janeiro spre Paris, aşa că mama îşi făcea griji:

– Să-mi dai telefon când ajungi. Şi mai termină, băiete, cu călătoriile astea!... Să nu vii la înmormântarea mea, că ajungi prea târziu!...

★

Stau 10 ore şi 20 de minute în avionul de Amsterdam-Houston...

★

Nu-mi mai place nici în România, nu mă pot adapta în America...

IV.

BURSIER LA... AIR FORCE

07 iunie 2009

Odihnit în România, trebuie să plec acum să muncesc în SUA ca... bursier al... aviației militare americane – iată aici un triplu paradox: muncesc, deşi sunt în vacanță; mă plătește armata, deşi sunt civil; sunt bursier, deşi sunt profesor, nu student!

Roma şi Siracuza din... America!

07.06.2009

Abia întors din România, pe 4 iunie, joi-seara, trebuie să plec din nou la drum, duminică-dimineața, spre orașul Syracuse (pronunție: *sărăchiuus* sau *sirăchiuus*), statul New York, pentru grantul (bursă) militar – opt săptămâni de cercetări în fuziunea informației la *Air Force Research Laboratory* (prescurtat, AFRL, Laboratorul de Cercetări al Aviației Militare a S.U.A.; americanii îşi numesc aviația lor militară prin expresia *Air Force*, care se traduce prin Forța Aeriană), din orașul Rome, statul New York (în engleză, Roma se scrie Rome, deci americanii au şi ei o... Romă a lor, nu doar o Siracuză – Syracuse, ambele în statul New York!).

Mi-am lăsat maşina în parcarea aeroportului (*Airport Parking*) pentru 55 de zile (7 iunie-31 iulie 2009). În mod normal, parcarea costă 4 $ pe zi, dar am primit o reducere de 1 $ pe zi, pentru că am utilizat un cupon al companiei de pe Internet care oferea acest avantaj.

Se putea face şi abonament, dar numai anual, la prețul de 245 $ + 10 $, ceea ce însemna că m-ar fi avantajat numai dacă aş fi lăsat maşina mai mult de 85 de zile (am considerat parcarea la 3 $ pe zi).

Atacat de... oboseală şi melancolie!

Două zile, vineri şi sâmbătă, am muncit pe ruptelea ca să revin la normal cu: achitarea notelor de plată primite între timp (ca să nu fiu penalizat), transferul banilor dintr-un cont în altul, desfacerea bagajelor aduse, împachetarea pentru noua călătorie, verificarea mesajelor de *e-mail* primite la care nu răspunsesem, distribuirea prin poştă a celor trei cărţi publicate: „Frate cu meridianele şi paralelele", volumul 5; „Dezert-Smarandache Theory" (Teoria Dezert-Smarandache), volumul 3; „Statistical Interference" (Interferenţa statistică).

Mă culcam, seara, aburit!

Am plătit 15 $ pentru primul bagaj şi 25 $ pentru cel de-al doilea. Condiţiile se înrăutăţesc!...

★

Bebe Popescu, vărul meu din Craiova îmi spunea:

– Rămâi în ţară! Uite, poţi să predai la Universitatea din Craiova. Un profesor primeşte cam o mie de euro, iar la preţurile de aici, e convenabil!

★

Număr anii până la pensie, aşa cum în armată (1974-1975) număram zilele până la liberare. Cel mai devreme aş putea ieşi la pensie peste patru ani şi jumătate (suma dintre vârstă şi anii lucraţi la Universitatea „New Mexico" să fie 75), adică la 59 de ani. Dar, aş putea lucra şi până la vârsta de 62 de ani sau chiar mai mult.

M-am săturat de străinătate!...

★

Sunt obosit... parcă mereu aş dormi.

★

Am fost trei săptămâni departe de soţie, Lilia (eu în România, la mama, ea în Transnistria, la părinţi), pe timpul vacanţei.

Iar acum, opt săptămâni, cât voi lucra pentru *Air Force*... Mi-e greu fără soție, m-am obișnuit cu ea... Altfel, mă simt singur, părăsit de lume...

Şoferind după... MAPQUEST

La Aeroportul Internațional din Syracuse, statul New York, sunt întâmpinat de către dr. Ervin Goldfain, cu care colaborasem la nişte articole de fizică, şi soția sa, Lily. Amândoi sunt născuți în România şi au emigrat legal în Statele Unite, în anul 1985, prin simpla depunere a actelor la ambasadă! Nu ca mine, care, în 1988, am fugit în Turcia, plecând cu vaporul din Bulgaria, din Varna, amestecat printre turişti francezi, pentru a înşela vigilența grănicerilor.

Am înnoptat în casa lor: o clădire frumoasă, printre pomi înalți şi cu multă verdeață, cu o terasă pe care era plăcut să te odihneşti şi să meditezi, ceea ce am şi făcut.

★

Prima zi (8 iunie 2009) a fost cea mai grea. Eram nedecis: să merg cu taxiul (circa 160$) sau să închiriez o maşină (cam 85 $, plus 16 $ benzina). Nu aveam însă nici o hartă, nu cunoşteam drumul şi nu ştiam cum să ajung din orașul Syracuse (capitala Comitatul Onondaga, din statul federal New York) în orașul Utica (capitala Comitatului Oneida, din statul federal New York, în care se află şi orașul Rome).

Cei de la agenția de închiriat maşini *Enterprise rent-a-car* mi-au făcut pe Internet o hartă MAPQUEST (serviciu american gratuit de hărți online) şi-am condus cu foaia-n mână, la volan:

- ia-o la stânga, pe strada Geddes Nord;
- continuă pe autostrada I-690 Est etc.

Când conduc o maşină nouă, sunt întotdeauna timorat – până mă învăț cu ea, stau crispat, încordat la volan.

Ervin Goldfain şi autorul

Profesor universitar în... căminul studențesc!

★

Încă un paradox al acestei vacanțe active a mea: deşi sunt bursier militar, sunt cazat într-un cămin... civil!

Bursier militar cazat în cămin civil

M-am cazat la SUNYIT (Institutul Tehnologic al Universității Statului New York): clădirea B, apartamentul (*suite*, cum spun americanii) 4, camera 4.

Locuim patru inşi în acest apartament, fiecare în camera sa, dar cu o singură baie şi o toaletă.

Toți lucrăm la *Air Force Research Laboratory*, prescurtat AFRL (Laboratorul de Cercetări al Forței Aeriene).

Facem naveta 13 mile, de la SUNYIT, aflat în oraşul Marcy, la oraşul Rome, unde este AFRL.

Marcy, un oraş de vreo 10.000 de locuitori, este situat între oraşele Rome şi Utica (unde se află reşedinţa Comitatului Oneida), iar numele său vine de la cel al politicianului american William Learned Marcy (1786-1857), care a fost senator al SUA, guvernator al statului federal New York, apoi ministru de Război şi ministru de Externe (*US Secretary of War*, respectiv *US Secretary of State* – în terminologia americană).

A trebuit să aduc de-acasă cearşaf de pat şi faţă de pernă, pentru că în dormitor nu erau. Dar pernă şi pătură nu am luat, aşa că dorm pe o jumătate de cearceaf şi cu cealaltă jumătate mă acopăr! O să mă duc la *Walmart* (corporaţie publică americană care deţine un lanţ de magazine cu preţuri reduse şi un lanţ de depozite-magazin), ca să-mi iau o pătură.

09.06.2009

Am schimbat maşina închiriată în Syracuse pe alta mai ieftină (cam 41 $ pe zi, pentru două săptămâni): *Hyundai (Sonata).*

Ce frumos rulează maşina pe asfaltul oglindă al autostrăzii, ţi-e mai mare dragul să fii la volan!

La început, mi-a fost atât de greu pe aceste locuri necunoscute, cu traseu neştiut, încât îmi venea... să mă-ntorc acasă!

Trai de student sărac

10.06.2010

Studiez intens, citesc, cercetez. Trebuie să produc nişte rezultate. Învăţ ca acum 30-34 de ani, când eram student.

Viteza maximă pe autostrăzile de pe-aici (I-49, I-90 etc.), din statul federal New York, este de 65 MPH (*miles per hour*, prescurtată şi cu notația *m.p.h.* – mile pe oră; este unitatea americană de viteză pentru automobile, fiind vorba despre mila terestră, care are 1,609 km, deci 65 m.p.h. = 104,58 km/h). În statele federale sudice Arizona, New Mexico, limita de viteză este de 75 MPH (120,68 km/h).

12.06.2009

Ni se face instructajul de „Protecția Muncii". Apoi, cel de „Securitatea Informației" – este vorba de protejarea secretului în rețeaua de calculatoare cu care lucrăm.

Zilele trec greu... M-am dezobişnuit să lucrez mereu 7-8 ore la... birou.

Dar, mă omoară singurătatea! Când mă întorc de la lucru, în cameră, unde n-am cu cine scoate o vorbă, îmi vine să înnebunesc...

Mă forțez să scriu, să citesc. Redactez articole, pagini de carte, dar... mi-au ieşit pe nas. Încep să mă satur!

13.06.2009

E sâmbătă şi am fost în Utica, la *Walmart*, ca să-mi cumpăr o păturică subțire (10 $), o lingură şi un cuțit (dar, n-am avut încotro, a trebuit să iau câte un pachet de patru bucăți, din fiecare – 1 $ + 1 $).

Trebuie să-mi umplu timpul cu ceva, altfel, mor de urât!

Ploi şi singurătate

Plouă des vara, în statul New York, dar e verdeață şi e frumos în campusul din SUNYIT Marcy, de parcă aş fi în stațiune!

Ce bine că statul New York nu mă obligă să fac asigurare la maşina închiriată, cum se cere în statul meu, New Mexico!

Când obosesc intelectual, o iau pe jos, uneori desculț – contactul direct cu natura –, prin campus. E frumos: umbră, copaci înalți, bănci, terenuri de sport.

★

Cel mai urât îmi e când mă întorc acasă, în camera îngustă, studențească, unde nu m-aşteaptă nimeni şi stau singur, n-am cu cine scoate o vorbă...

Altfel, lucrurile ar merge bine. Am conectare la Internet (la lucru, dar şi în dormitor – aceasta merge însă mai anevoios, mă întrerupe...).

★

Ce bine-i la volanul unei maşini noi!... Nici nu se aude motorul. Asfaltul străzilor e lin ca gheața, nu cu gropi, ca-n România!

★

Studiez de zor fuziunea informațiilor, urmărirea traiectoriei (*target tracking*) – la asta cam scârțâi...

17.06.2009.

Fără televizor, mor de plictiseală!

Noroc cu *laptop*-ul, mă uit pe *hulu.com* la filme... De exemplu, „Secretul Carlitei”. Dar, conectarea e slabă şi se întrerupe!

★

Plouă aproape zilnic. Mă prevenise dr. Mark Oxley, când am fost invitat în Dayton, statul federal Ohio, ca să fac o prezentare a Teoriei Dezert-Smarandache (TDSm) în fața cercetătorilor, profesorilor şi militarilor din Baza Aeriană „Wright-Patterson”, pe 1 Mai 2009.

În una din cele şapte Rome... americane!
Contrabasul calmant!

19.06.2009

Mi-am cumpărat până şi cană, castron. E dificil să te descurci în asemenea condiții.

Nu mai vreau să mai stau iar într-un cămin studențesc!...

Parcă altfel te simți când ai o maşină nouă (chiar numai închiriată). Mai domn. Mai mult auto-respect.

Vinerea după-masă, pleacă toți pe la casele lor (cei din apropiere).

Rămân singur în apartamentul B, camera 4, la SUNYIT, până duminică-seara, când se întorc.

Au putut să vină cu autovehiculele lor şi nu trebuie să închirieze, ca mine. Până acasă la mine, în oraşul Gallup, statul federal New Mexico, mi-ar lua trei zile cu maşina!

Sunt într-o stare de temporaritate continuă: nu-mi găsesc ceva permanent care să-mi placă.

20.06.2009

Sâmbătă seara. E pustiu prin campusul SUNYIT Marcy, doar 4-5 maşini parcate... Şi plouă într-una.

Neavând nici televizor de două săptămâni, după ce mă satur de citit, pur şi simplu n-am ce face!

Ce bine te simți după baie: parcă renăscut! Uşor, curat, relaxat...

21.06.2009

Duminică. Stau toată ziua în cameră şi scriu, modific, şterg la „International fonfoism” (o carte paradoxistă despre politică, în care lansez un nou gen de literatură ştiințifică –

„science fiction politic"; „fonfoism" este „socialism", luat în răspăr – procedeu paradoxist).

Am lăsat maşina la Albuquerque, în parcarea aeroportului, pentru opt săptămâni – sper că nu-mi va muri acumulatorul!... Dacă acolo costă 4 $ pe zi, la Syracuse preţul e dublu, iar în Seattle (unde voi merge la conferinţa internaţională de fuziunea informaţiei) este de 33 $ pe zi. *Wow!*

Lângă mine stă un student, Steve, înscris la doctorat în computere la Harvard, care cântă mereu la... contrabas. Muzica lui mă... calmează!

În partea cealaltă, stă un asistent universitar, chinez de origine, Zhiyuan Yan, iar lângă el, un student de origine indiană, Rahul.

Dobândirea... Independenţei!

22.06.2009

Ce bine mă simt!... M-am mutat de la căminul studenţesc din Marcy la un hotel special din Rome, în care sunt cazate cadre militare (cadeţi şi ofiţeri), dar şi profesori cercetători de la Laboratorul de Cercetări al Aviaţiei Militare (*Air Force Research Laboratory – AFRL*) din Rome, statul federal New York. Clădirea este un fost cămin militar (foto) care a fost renovat pentru a deveni „Centrul de Conferinţe din Rome" şi Hotelul „Independence Hall", cu 47 de camere. Acest nume simbolic, cu rezonanţă istorică (în traducere, Sala Independenţei), se datorează originii militare a clădirii. „Independence Hall" este numele clădirii (din oraşul Philadelphia, statul federal Pennsylvania) în care, la 4 iulie 1776, a fost proclamată independenţa celor 13 colonii engleze din America de Nord, iar mai târziu, în 1787, a fost adoptată Constituţia, constituindu-se în ţara numită Statele Unite ale Americii (este o confederaţie de state). Imaginea acestei clădiri,

cu arhitectură de inspirație engleză, se află pe bancnota de 100 $, aşa cum pe bancnota de 100 de lei din anii regimului comunist din România se afla, după cum îmi amintesc din copilărie, imaginea clădirii, cu arhitectură de inspirație sovietică, numită „Casa Scânteii” [desigur, vorba românului, „Altă gâscă, în altă traistă”, mai ales că „scânteia” în cauză nu era a independenței, ci era numele ziarului (şi el de inspirație bolşevică) Partidului Comunist Român (idem, în privința inspirației), iar România devenise, practic, colonie sovietică!].

În condițiile minunate de aici, pot spune că mi-am dobândit... Independența! Nu este un paradox, dacă nu uitați că, în mod paradoxal, mă aflu în Roma... americană (care în engleză se scrie „Rome”). Dar, dacă tot am adus vorba despre paradoxuri, atât de dragi mie, încât am inventat „Paradoxismul” (mişcare literară avangardistă), să vă spun un paradox american, de nu vă vine să-l credeți: în SUA există 7 (şapte) oraşe cu numele de Rome, fiecare în alt stat federal: Georgia, Iowa, Indiana, Illinois, Mississippi, New York (statul federal în care mă aflu acum) şi Ohio! Acum, sper că înțelegeți de ce americanii scriu şi numele statului federal, după numele unei localități americane!!

Chiria apartamentului de aici este mai mare, 180 $, cu 20 $ mai mult, dar confortul este de zece ori mai mare: am pătură, pernă, cearceafuri de pat, frigider, baie, televizor, legătura la Internet, care este *wireless* (fără fir), rapidă şi neîntreruptă. În plus, maşini de spălat şi uscat, gratuite, fără să bagi monede de 25 de cenți, în total, 2-3 $, ca-n campusul universitar din Gallup, statul federal New Mexico, unde locuiesc.

Aşa că am scăpat de navetă, care nu era o problemă, dar trebuia să închiriez o maşină şi... mă rupea de bani! De mâine, merg la lucru pe jos (ca să mai slăbesc).

„Bursier" în Parcul Tehnologic din Rome

Da, e altă viață acum, când locuiesc în Parcul Tehnologic „Griffiss" din orașul Rome, unde se află și laboratorul unde studiez: condiții mai bune și nu mai fac naveta la Marcy, deci am mai mult timp pentru studiu!

De la bază aeriană, la Parc Tehnologic!

De fapt, zona din orașul Rome, statul federal New York, în care se află Hotelul „Independence Hall", pe Geiger Road nr. 66, a fost până în anul 1995 o bază militară: *Air Force Base Griffiss* (prescurtat, *AFB Griffiss* – Baza Aeriană „Griffiss"). Purta numele lt. col Townsend E. Griffiss (1900-1942) – primul pilot american mort pe frontul european în timpul celui de-Al Doilea Război Mondial. Moartea sa a fost una paradoxală: când se întorcea în Anglia dintr-o misiune în URSS, avionul său a fost doborât din greșeală de către piloți englezi (aliați cu americanii), confundându-l cu un... inamic!

Deci, mi se pare normal ca și baza militară ce purta numele său să aibă un destin paradoxal: după dezafectare, a fost transformată în „Parcul Tehnologic și de Afaceri «Griffiss»", care este o zonă foarte dezvoltată cu întreprinderi și instituții private și publice din diverse domenii: tehnologie, manufactură, aviație, educație, recreere, birouri! „Parcul" ocupă o suprafață de 1.416 ha sau 14,16 kmp [3.500 de acri, cum spun americanii; 1 „acre" = 4.046,85 mp = 0,40 ha este unitate anglo-saxonă de suprafață; originea sa este latină, de la cuvântul „agres" (provenit din grecescul „agros"), care înseamnă „teren liber", adică arabil, 1 agres desemnând suprafața de teren care putea fi arată într-o zi de către un om cu un bou].

Tot în acest „Parc”, în apropiere de Hotelul „Independence Hall”, se află şi AFRL Rome (Laboratorul de Cercetări al Aviației Militare din orașul Rome), unde sunt eu bursier, deci nu mai am nevoie să închiriez o maşină!

Meseria mea e să studiez şi să creez!

Pe jos, fac 20 de minute de la hotel până la laborator, dar dimineața nu este prea cald.

Îmi iau şi acasă documentație de citit, nu este secretă. Meseria mea este să studiez și să creez (inventez).

În cercetare, uneori îți ies rezultatele, alteori ba – riscul meseriei.

Mi-a plăcut întotdeauna să investighez şi să scriu ceea ce vreau eu, nu impus de altcineva.

Învăț şi la bătrânețe, la 55 de ani, de-mi scapără scântei! Trebuie să fii mereu activ, să ai mintea preocupată, altfel te sclerozezi.

Citesc despre: asocierea/corelarea de date; urmărirea țintei mişcătoare folosind filtre Kalman, Kalman extins, filtrul particulelor (neliniar), filtrul alfa-beta; algoritmul unguresc Kuhn-Munkres de asociere a poziției/vitezei/altor atribute ale țintei cu măsurătorile lor făcute de sensori; predicțiile făcute de sensori; folosirea de coordonate carteziene, polare sau sferice (în funcție de specificul sensorilor); raționamentul automat din Inteligența Artificială; covarianța a două variabile aleatoare (cât de asemănătoare/deosebite sunt); varianța (din statistică) a distribuției unei variabile; distribuția probabilistică chi-pătrată pentru estimarea erorilor.

Sunt chestiuni nu prea dificile, legate de fuziunea informației/datelor furnizate de sensori.

Când citesc, am obiceiul să scriu pe cărți/articole, să subliniez, să deviez rezultatele în altă direcție ori să le generalizez. Murdăresc cărțile (care-s ale mele).

25.06.2009

Am timp mai mult de citit, de aprofundat, de „scobit" pe marginea ideilor. Sunt plătit ca să citesc lucrări de cercetare, să mă perfecționez. E bine!

26.06.2009

Mi-am făcut fişă la biblioteca Laboratorului de Cercetare al Aviației Militare şi am împrumutat o carte, „Matematica fuziunii datelor", de I. R. Goodman, R. Mahler şi Hung T. Nguen (1997), să învăț despre „mulțimile aleatoare", care se pare că generalizează „mulțimile vagi" (oare, şi pe cele neutrosofice?... trebuie să verific), Teoria Dempster-Shafer (oare, şi Teoria Dezert-Smarandache?).

Bibliotecara Katie Parker mi-a arătat şi cartea mea, „Dezvoltări şi aplicații ale Teoriei Dezert-Smarandcahe", vol. 3, 2009, pe care le-am donat-o eu, expusă la noile achiziții.

Am descoperit în baza de date că aveau şi primul volum din colecția respectivă, plus link-uri făcute la fişierele în format PDF din site-ul meu de la Universitatea „New Mexico" din Gallup (prescurtată uzual, UNMG) la primele două volume ale colecției.

28.06.2009

La Hotel „Independence Hall" primim gratuit la sala de recreere două ziare locale: „Daily Sentinel" (Sentinela zilnică) şi „The Griff" (este o prescurtare a numelui Parcului Tehnologic şi de Afaceri, deci l-am putea traduce „Griffissul"), cu informații militare generale, mai ales despre aviație, dar şi ştiri din zonă.

★

Cum paradoxurile sunt prezente oricând în viața cotidiană, ele nu m-au ocolit nici în orașul Rome, din statul federal New York, vizitând Fortul Stanwix: am predat „lecții" pentru... profesori universitari şi am făcut fuziunea datelor din... istoria statului federal New York!

„Lecții" pentru... profesori!

29.06.2009

Am prezentat la *Air Force Research Laboratory* (Laboratorul de Cercetări al Aviației Militare, prescurtat AFRL) din Rome, 74 de *slides* (clişee, imagini digitale proiectate pe ecran) despre „Teoria Dezert-Smarandache" (TDSm), secțiunea de fuziune/*tracking* (urmărirea traiectoriei aeriene).

Au asistat şi şefii: Mark Alford, Daniel Daskievich, plus John Salerno, specialistul în fuziune de nivel înalt.

Expunerea mea a durat două ore şi jumătate. Oamenii au fost interesați, au pus multe întrebări...

★

Privesc la televizor pe canalele 57 (Istorie), 31 (Planeta animalelor), 28 (ştirile la CNN), 38 (întâmplări polițiste reale), 21 (filme). În timpul reclamelor TV, pun sonorul pe mut şi completez/adaug idei noi privind studiul şi lucrul la laborator.

Singurul cu care mai vorbesc este carnetul în care-mi scriu jurnalul. De fapt, mă confesez mie însumi!

01.07.2009

Sunt în *Griffiss Institute*, aflat ca şi AFRL în acelaşi Parc Tehnologic şi de Afaceri din orașul Rome. E frig în sală, ar fi trebuit să-mi iau pulovărul de la birou.

Am făcut o prezentare a TDSm, în fața altor profesori şi studenți veniți să lucreze, ca şi mine, temporar în laboratoarele de cercetare de aici.

03.07.2009

Fără maşină, parcă sunt handicapat – nu mă pot deplasa la cumpărături, mi-e greu să vin pe jos cu plase şi cu genți.

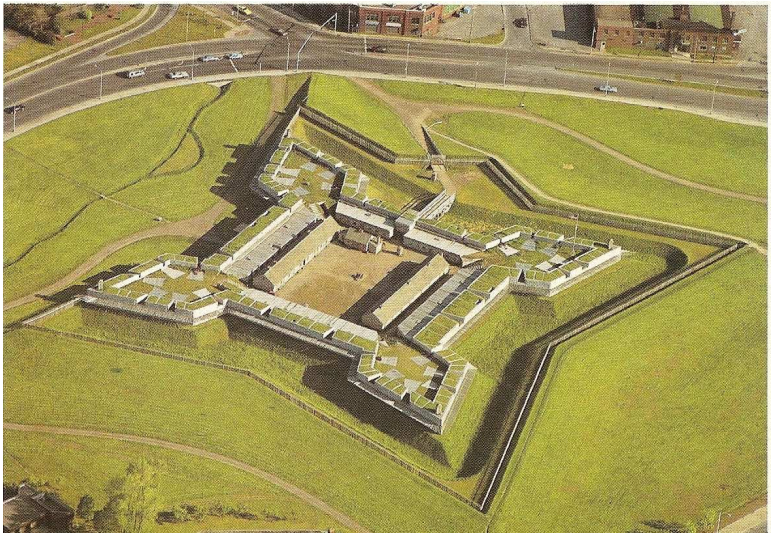
V.

FORTUL STANWIX

Vizită la Fortul Stanwix din Rome

03 iulie 2009

Am vizitat Fortul Stanwix din statul federal New York, declarat Monument Național, așa că pot spune în glumă că, în timpul liber, am făcut fuziunea cu istoria statului federal New York.



Fort Stanwix – vedere aeriană

★

În urma războiului împotriva francezilor (1754-1763), pentru a controla ruta est-vest care lega Oceanul Atlantic de Marile Lacuri, generalul britanic John Stanwix a ordonat construirea în anul 1758 a fortului care îi va purta numele. Victorioşi, britanicii au preluat tot teritoriul aflat la est de fluviul Mississippi. Dar indienii erau nemulțumiți de pierderea continuă a pământurilor lor, pe care le ocupau englezii.

Răscoala lui Pontiac obține, în anul 1763, o Proclamație Regală care interzicea înființarea de aşezări englezeşti la vest de Munții Apalaşi.

Istoria fortului nu îmi pare a fi atât de glorioasă, dar aici au fost semnate două tratate de pace americane cu „Confederația celor Șase Națiuni" (a triburilor indiene Cayuga, Seneca, Onondaga, Oneida, Mohawk şi Tuscarora): în 1768, semnat de liderii Coloniilor Engleze, şi în 1784, semnat de liderii SUA.

În timpul Războiului de Independență al SUA (1775-1783), britanicii au abandonat în 1776 Fortul Stanwix, care a devenit pentru Armata Continentală a americanilor rebeli o garnizoană importantă în controlul drumului către Canada, colonie engleză. Colonelul Elyas Dayton, comandantul Regimentului 3 din New Jersey, primul care a avut garnizoană americană aici, a schimbat numele englezesc al fortului, denumindu-l Fortul Schuyler, în onoarea generalului american Philip Schuyler (1733-1804).

În vara anului 1777, forțe britanice venite din Canada, sprijinite de unele triburi de indieni şi de americani loialişti au asediat timp de 21 de zile fortul, care a fost salvat de o bătălie purtată la 11 km de acesta, la Oriskany, de către forțele americane venite în ajutor. Acestea au căzut în ambuscadă şi au pierdut peste 500 din efectivul lor de 800 de oameni, cam 65%, într-un măcel oribil, dar lupta a fost atât de dură încât indienii (care se aflau în ambele tabere, într-o luptă fratricidă) au părăsit câmpul de luptă, iar britanicii s-au întors în Canada.

Garnizoana asediată în Fortul Schuyler a avut însă pierderi minime: 4 morți şi 21 de răniți. În anul 1778, loialiştii şi indienii aliați englezilor au efectuat raiduri fulger în zonă, fără ca garnizoana fortului să le poată contracara. În 1779, o parte din garnizoană a participat la Expediția Vestică, în care s-au distrus principalele sate ale tribului Onondaga, aliat cu

englezii. În primăvara anului 1781, ploi puternice şi un incendiu au distrus mare parte din fortificaţii şi din barăci, care, din lipsă de resurse, nu au putut fi reconstruite şi fortul a fost abandonat (în 1784, tratatul a fost semnat în ruinele fortului).

Muzeu viu şi preţuire pentru un general

După Războiul American de Independenţă (1775-1784), Fortul Stanwix, rebotezat în timpul războiului Fort Schuyler, a rămas în ruină. A fost reactivat în timpul Războiului Americano-Englez (1812-1814), dar fiind în afara teatrelor de luptă, a căzut apoi iar în ruină.

A fost refăcut, ca „Monument Naţional", în perioada 1970-1977, de către Serviciul Parcurilor Naţionale din cadrul Departamentului American de Interne – a cărui misiune este protejarea patrimoniului natural şi cultural al SUA.

Un muzeu într-un... monument!

La intrarea în fort şi printre barăci, ne întâmpinau persoane în costume de epocă, militari şi civili – parcă erau din filme! Este metoda americană numită „muzeu viu", de atragere a vizitatorilor, care pot înţelege mai uşor viaţa din epoca respectivă, căci „personajele istorice", anonime, costumate astfel, fac demonstraţii de activităţi cotidiene (vezi foto).

Viaţa în fort era grea. Militarii beau apă din butoaie. Aveau closete de lemn. Soldaţii dormeau în barăci sau în cazemate pentru 40 de persoane. Trăiau ca şobolanii, în beznă. Bolile îi decimau. O dată ce te înrolai în armată, deveneai… proprietatea Guvernului!

Ofiţerii locuiau în condiţii mai bune, până la patru persoane într-o cameră.

În jurul fortului există un şanț, pentru apărare, iar zidul exterior era format din parapeți de buşteni, cu creneluri din buşteni.

Am vizitat depozitele de muniții şi de pubere explozivă (praf de puşcă, folosit şi la tunuri).

Autorul, în muzeul Fortului Stanwix

Legătura fortului cu lumea exterioară era făcută de către negustori şi misionari creştini.

Întrucât nu încăpea multă lume în fort, nevestele şi copii militarilor trăiau lângă fort şi ajutau, prin rotație, la prepararea mâncării şi la spălatul rufelor.

Soldații indisciplinați erau pedepsiți în public, pentru a-i umili, dar şi pentru a băga frica în ceilalți. În fort existau şi camere de petreceri, dar şi camere de arest.

Olandezii au fost primii europeni care au colonizat teritoriul actualului stat federal New York, unde au înființat oficii comerciale (care colectau blănuri şi piei de animale de la

indienii din zonă, numită, desigur, „Noua Olandă”), forturi şi apoi oraşe. Fort Amsterdam, construit în 1625, a devenit oraşul „Noul Amsterdam”. În 1664, când englezii au cucerit oraşul, i-au schimbat numele, anglicizându-l: „Noul York” (New York).

Fort Stanwix – vedere din interior

Aşa se explică existența aici a „pantofilor olandezi” ciopliți din lemn – erau mai rezistenți şi mai călduroşi iarna, prin zăpezile şi prin gerul din Nordul american.

Americani sub disciplina prusacă!

Printre militarii străini care au instruit armata răsculaților americani s-a aflat şi un ofițer prusac, baronul Friederich Wilhelm Ludolf Gerhard Augustin von Steuben (1730-1794), care a fost recomandat de către ministrul de război francez savantului Benjamin Franklin (inventatorul paratrăsnetului), pe atunci ambasadorul american în Franța.

Instructorul german, care a devenit general-maior, apoi inspector general al Armatei Terestre Americane, ştia foarte puțină engleză și avea translator când făcea instrucția de front, în Tabăra Valley Forge, statul federal Pennsylvania, unde pregătea instructori – pentru ei a fost crucială învățarea tehnicii de luptă cu baioneta, neutilizată de către americani. El a scris un manual de instrucție numit în folclorul cazon „Cartea Albastră” – titlul dat de autor era „Regulamentele de ordine și disciplină pentru trupele Statelor Unite”. A rămas în uzul armatei americane până în anul 1812, cu titlul „Manual de instrucție de război revoluționar”. În ultimii ani ai războiului, a fost șeful Statului Major al generalului George Washington, care era comandantul armatei americane. După război, von Steuben a primit cetățenia americană, o pensie viageră de 2.500 $ anual și un teren de 16.000 de pogoane, unde a vrut el, în statul federal New York, lângă orașul Utica.

Autorul (în centru) la Fort Stanwix

Mai multe oraşe din SUA serbează „Ziua von Steuben” (pe 17 septembrie, ziua de naştere a baronului), în oraşele New York, Washington şi Utica există o statuie a acestuia, în statul federal Ohio există oraşul Steubenville (în statul federal New York apăruse, în anul 1792, oraşul Steuben, care a fost divizat în 1796, pentru crearea oraşului Rome, a cărui dezvoltare a absorbit „oraşul Steuben”), iar în statele federale New York şi Indiana există Comitatul Steuben; două vase de război şi un submarin au purtat numele său, iar o clădire a Academiei Militare din Forge Valley poartă numele generalului care a fost instructor aici.

Cea mai sângeroasă bătălie a Războiului Revoluționar American

După ce am vizitat Fortul Stanwix, m-am dus şi la locul Bătăliei de la Oriskany, aflat cam la 11 km distanță. Aici, în amintirea sângeroasei bătălii, a fost ridicat în anul 1884 un monument în formă de obelisc, înalt de 26 m. Pe laturile soclului obeliscului sunt plăci de bronz cu numelor celor care au murit în această luptă, iar pe o placă este arătat traseul parcurs de Miliția Comitatului Tryon, cu efectivul de 800 de oameni conduşi de generalul Nicolas Herkimer.

O bătălie numai între americani

În vremea Războiului de Independență, bărbații de la 16 la 60 de ani, înarmați cu puşti proprii, formau aşa-zisa „miliție”, trupe paramilitare care se întruneau cel puțin o dată pe lună pentru instrucție, având rolul de a sprijini armata în caz de nevoie. Pentru că englezii, venind din Canada, sprijiniți de unele triburi de indieni, asediau Fort Stanwix, generalul Herkimer a fost trimis să despresoare acest fort. Această

„expediție de salvare”, care a parcurs în trei zile 64 km, a fost palpitantă ca un film de acțiune, ba aş putea spune că „Viața bate filmul!”, cum se spune în folclor.

Herkimer, din prudență, s-a oprit seara şi a trimis câțiva oameni care să treacă noaptea printre liniile asediatorilor şi să intre în Fort Stanwix şi să transmită comandantului acestuia un mesaj în care îi propunea un plan de acțiune simultană contra asediatorilor, la o salvă de tun trasă din fort. Mesagerii au ajuns însă târziu, salva întârzia, iar ofițerii lui Herkimer îl acuzau pe acesta de laşitate şi chiar de complot cu englezii, căci fratele generalului Herkimer lupta în tabăra engleză. Vexat, generalul ordonă plecarea spre fort, dar asediatorii aflaseră de sosirea milițienilor în zonă şi au organizat o ambuscadă în mica vale prin care curgea pârâul Oriskany, cam la 11 km de fort. Englezii i-au trimis contra milițienilor numai pe americani: loialişti şi indieni aliați.

Dar indienii aliați cu loialiştii față de Anglia (americanii care nu doreau independența) nu au avut răbdare ca întreaga coloană a milițienilor să intre în ambuscadă (în valea pârâului) şi au deschis focul prematur, astfel că ariergarda s-a putut ascunde în pădure. La prima salvă, calul generalului Herkimer a fost omorât, iar generalul a fost grav rănit la picior. Puțini dintre indienii atacatori aveau puşti, luptau cu armele lor tradiționale, arc cu săgeți şi „tomahawk” (o toporişcă), iar milițienii nu aveau baionete, aşa că s-a încins o luptă foarte sângeroasă. După vreo jumătate de oră, o puternică furtună de vară (era 6 august 1777, aproape de ora prânzului) a întrerupt bătălia, ceea ce a permis milițienilor rămaşi în viață să se regrupeze într-un loc mai înalt, în afara văii pârâului.

Obeliscul în memoria Bătăliei de la Oriskany a fost ridicat tocmai în acest loc.

Generalul Herkimer a refuzat să fie evacuat de pe câmpul de luptă, s-a sprijinit cu spatele de un fag şi aşa a

condus bătălia de apărare. El şi-a dispus oameni în cerc şi i-a organizat în grupe de câte doi oameni: unul trăgea cu puşca, iar celălalt încărca puşca, pentru a nu exista timpi morți în care indienii îi atacau pe milițieni cu tomahawkul.

Între timp, s-a auzit şi semnalul din fort şi coloana ieşită din fortăreața asediată a căzut în spatele celor ce-i asediau pe milițieni. Indienii aliați cu loialiştii s-au retras şi milițienii care supraviețuiseră ambuscadei au fost salvați.

Generalului Herkimer i s-a amputat piciorul, dar după zece zile a murit.

S-au mai dus lupte sporadice în jurul fortului, dar, părăsiți de aliații indieni (care speraseră că englezii vor fi „carne de tun", nu ei!), militarii englezi s-au retras la 21 august în Canada, de unde veniseră.

★

Lângă fort, o biserică romano-catolică – „Sf. Petre" (St. Peter).

Muzeul bătăliei şi al... portavionului!

La vreo 6 km de obelisc se află Muzeul Oriskany. Este o clădire modestă, fără etaj, cu două coloane la intrare, cum era moda în era colonială.

Deşi despre Bătălia de la Oriskany se spune că a fost cea mai sângeroasă din Războiul de Independență, fiind şi una dintre foarte puținele lupte date fără englezi, numai între americani (albi şi indieni în ambele tabere), în mod paradoxal, acest mic muzeu acordă respectivei ciocniri armate mai puțin spațiu decât… portavionului „Oriskany", numit astfel în cinstea respectivei bătălii!

Marina Militară Americană (*US Navy*) a avut, înainte de portavion, două nave, de alt tip, cu acest nume. Portavionul „Oriskany" a fost operațional în perioada 1950-1976,

participând la războaiele din Coreea şi din Vietnam. După casarea lui, a fost transferat statului federal Florida, pentru a fi utilizat ca recif artificial pe care să se dezvolte viața marină (floră şi faună) şi la care să se facă scufundări de agrement. În anul 2006, portavionul a fost scufundat la 39 km de coasta Floridei, în Golful Mexic, într-un loc unde adâncimea apei este de 64 m. Nava s-a aşezat pe fund în poziția normală a unui vas care pluteşte, puntea de decolare a avioanelor fiind la 41 m adâncime, iar vârful turnului de control la 21 m adâncime, spre deliciul scufundătorilor.

În curtea din spate a muzeului, se află o ancoră a portavionului şi un avion „Skyhawk" (Șoimul) tip A – 4 E, care s-a aflat pe această navă (pe fuselajul său este inscripționat numele portavionului „Oriskany").

VI.

ÎN ORAŞUL LUI BILL GATES

05 iulie 2009

Am închiriat o altă maşină, pentru a merge, din Rome – NY, la aeroportul din Syracuse (49,98 $ pentru două zile, începând din 3 iulie, fiindcă pe 4 iulie era închis – Ziua Națională a SUA). Afacere bună, ieftină.

Şi din nou cu harta în mână, pe volan, să nu scap ieşirile, schimbările de străzi. La drum nou, stau încordat.

Maşina lăsată în aeroport, la compania *Enterprise*, care încă nu deschisese la $7^{\underline{30}}$ dimineața, iar cheia pusă într-o cutie.

★

Cu *JetBlue* – companie aeriană mai puțin cunoscută – de la Syracuse la New York (Aeroportul „J. F. Kennedy") şi apoi la Seattle (în ultimul, după aproape şase ore de zbor).

Pe aceeaşi rută, călătoresc cu John Salerno – inginer de la AFRL – cu nevastă-sa.

★

Maşina – lăsată la compania *Enterprise*, de la care închiriasem, însă la filiala sa din Aeroportul *Internațional Hancock* din Syracuse, în parcare. Fiindcă nu se deschisese, cheia am pus-o într-o cutie specială.

Când aştept prin aeroporturi sau în avioane, pentru a nu pierde timpul, citesc, scriu jurnalul sau mă gândesc la formule noi în fuziunea informației.

Asta e lumea mea: conferințe, lucrări, cărți. Pe plan sentimental, sunt ratat... Fără familie, fără copiii mei...

Să nu zic că n-am fost şi-n Seattle!

★

De la aeroport, cu autobuzul până la *Hotel Renaissance*, unde sunt cazat la etajul 14! În total, hotelul are 22 de etaje.

Clădiri îngrămădite, solide, înalte. Oamenii trăiesc aglomerați, ca furnicile.

Străzi în pantă (ca-n San Francisco).

Am pornit-o vagabond prin centrul oraşului. Boem. Pe malul estuarului *Puget Sound*, prin market-ul de legume-fructe (Piața *Pike* – numită şi sufletul Seattle-ului).

Mai fac o pauză de la computer, de la citit, de la studiu... M-am săturat, dracu'! Îmbătrânesc şi am rămas tot copil naiv – doar cu nasu-n cărți şi articole (după cum îmi făcea morală Tanti Victoria, sora cea mică a mamei).

★

Stau într-un bar din Seattle şi scriu (*Von's Grand City Café*). Îmi omor timpul...

06 iulie 2009

Cazat într-un hotel luxos, care lux nu ştiu cât îmi foloseşte! De pildă, am două telefoane în cameră – ce să fac cu două? Dorm singur într-un pat de 2-3 persoane. Primesc *USA Today* gratuit, zilnic. Am zeci de prosoape – dar nu folosesc niciunul (ca să nu iau vreo boală de piele – îl am pe-al meu de acasă), dar n-am legătură la Internet (trebuie să plătesc cu cartea de credit), n-am micul dejun gratuit (ca la hotelurile mijlocii)...

Citesc ştiri politice în ziarul local – *The Seattle Times*, deşi îmi propusesem mai demult să mă las de politică, fiindcă am avut numai necazuri din cauza asta.

07 iulie 2009

Cu autobuzul 24 (biletul 2 $), ajung din centru la *Space Needle* (Acul Spațial). Este numit aşa, fiindcă turnul se prelungeşte ca un ac; 16 $ intrarea.

Ne ducem cu liftul, care are viteza de 10 mile/oră, până la platformă, unde-i un restaurant ce se roteşte încet în jurul turnului (aşa ceva mai văzusem în Ville de Québec, din Canada, în 2007). Înălțimea turnului: 52 de picioare (~ 158 m).

Vânt puternic dinspre lacuri (vest).

Panoramă *spectaculoasă* la 360°. Restaurantul *Sky City* (Oraşul din cer) face o rotație completă în 44 de minute.

★

Un parc de distracții, cu muzicanți, lângă turn.

★

Tot în Centrul Seattle se află şi două muzee (15 $ intrarea, pentru ambele).

Muzeul de Science Fiction

Cum în Seattle, o zi din trei plouă, îmi luam umbrela cu mine tot timpul. Dar, la intrarea în muzeu, nu mi-au dat voie şi am lăsat-o la casă (nu aveau garderobă).

O întrebare pe care mi-am pus-o şi eu: dacă istoria ar fi fost altfel? Dacă, de exemplu, Hitler câştiga Războiul Mondial? Limba germană ar fi fost, probabil, prima limbă a globului şi s-ar fi format un Imperiu German. Au fost şi păreri că viața ar fi manipulată de extratereştri. Unii autori au inclus evenimente speculative (Mary Shelley, Edgar Alan Poe, Jules Vernes, H.G. Wells, Edgar Rice Burroughs).

Literatura de Science Fiction s-a împărțit în perioadele următoare:

- 1926-1937 – Perioada tradițională;
- 1938-1946 – Vârsta de Aur;
- 1947-1951 – Stăpânii Universului (prin scrierile unora ca: Robert Heinlein, Isaac Asimov, Ray Bradbury, Arthur C. Clarke);
- 1952-1960 – Ştiințele Uşoare (fantastic în biologie, psihologie, sociologie);
- 1961-1976 – Noul Val;
- 1977-1984 – Ficțiune Ştiințifică Globală (de exemplu, filmul „Star Wars” (Războiul stelelor);
- 1985-1991 – Revoluția Cibernetică;
- 1992 - prezent – din nou Ad Astra (Spre astre).

★

Cuvântul *robot* provine din limba cehă: *robota* = muncă forțată, folosit de Karel Čapek în piesa de teatru: „R.U.R.”, din 1921.

★

Twiki este numele unui robot din serialul TV „Buck Rogers în secolul 25”. Alte ecranizări celebre: *Planeta interzisă* şi *Pierdut în spațiu* (ultimul a rulat în România, l-am vizionat; îmi aduc aminte scene).

★

Humanoizi mecanici, sau roboții contra umanității – subiecte abordate. Mutațiile.

Asimov a enunțat cele trei legi ale roboților:

1 – roboții nu trebuie să vătămeze oameni;

2 – roboții trebuie să asculte ordinele oamenilor, dar fără a fi în conflict cu Legea 1;

3 – roboții trebuie să-şi protejeze existența, dar fără să intre în contradicție cu Legile 1 şi 2.

★

În prezent, nanotehnologia preocupă mintea scriitorilor SF. Au apărut deja computere de mărimea unui grăunte de nisip, dar şi roboți de mărimea unei molecule, care pot fi utilizați pentru intervenții medicale.

În 1959, fizicianul american R. Feynman (care a fost profesor şi în Brazilia) ar fi prevăzut dezvoltarea nano-tehnologiei.

Preocupați de literatura SF nanotehnologică: Neal Stephenson, Kathleen Ann Goonan.

★

Aldous Huxley, în romanul său *Brave New World* (*Curajoasa lume nouă*), din 1932, imaginează o populație formată din copii concepuți şi crescuți în incubatoare. În 1978, un astfel de copil s-a născut în realitate.

★

Mary Shelley a inventat personajul Frankenstein, monstru ce-şi ucide creatorul!

Hall of Fame: tabel electronic cu fotografii şi biografii de scriitori şi cineaşti SF.

★

Star Trek a devenit astăzi un serial SF foarte popular.

★

Muzeul de muzică

La intrare, un stand cu o jachetă neagră cu sclipici şi o mănuşă ale lui Michael Jackson (1958-2009), tocmai decedat. Rege al muzicii POP, dar acuzat şi de molestare de copii. A cântat de la vârsta de 6 ani, în formația *Jackson 5* (cu frații săi).

Şi-a făcut zeci de operații estetice, din negru s-a făcut alb. Albumele sale au fost cele mai bine vândute.

A avut şi trei copii de la două neveste, dar se crede că nu este el tatăl lor biologic.

Muzeul este, însă, dedicat lui *Jimmy Hendrix* – Johnny Allen Hendrix (1942-1970), pe care-l auzisem din România. Cu stil înflăcărat, îmbrăcat extravagant şi cântând jazz, folk, blues, rock'n'roll.

S-a născut în Seattle. S-a înrolat în armată. A murit în urma unei supradoze de somnifere.

Într-unul din spectacole, a spart chitara pe scenă (ca parte din interpretare).

★

O *sculptură* formată din 700 de instrumente muzicale (predominând chitarele), de Trimpin.

În Muzeul Muzicii – Seattle

★

Nume de formații şi solişti vocali, printate pe un perete. *Heavy-Metal*-ul şi *Hard-Rock*-ul mă încântaseră şi pe mine. Bob Dylan. În tinerețea mea: *Pink Floyd, ABBA* (suedeză), *Boney M*. Dar şi cultură POP(ulară) prin proiectul *sunet şi viziune*: artiştii povestesc întâmplările lor prin care s-au înregistrat istorii orale, muzicale. Există un laborator sonor şi un lab(orator) demo(nstrativ), unde se poate înregistra oricine.

★

Colecție de afişe tipărite în stil tradițional (precum Johannes Guttenberg în 1454), nu digital. Considerate artă efemeră, dar reflectând viața cotidiană americană, aceste reclame sunt tipărite de *Hatch Show Print* din Nashville.

Tehnici de imprimare: presă de tipar înalt, *offset*, serigraf (cu sită de mătase) şi digital.

Seara, mi-am petrecut-o cu francezii, québec-ezii şi doi australieni, la un restaurant.

★

Arnaud Martin îmi spune că el este *caodaist*. *Caodaismul* este religia tuturor religiilor! Religie a mişcării *Cao Dai*, fondată de Ngô Van Chieu (1878-1926), care sincretizează budismul, confucianismul şi creştinismul. O *unire* a trei mari gândiri religioase.

07 iulie 2009

Turul oraşului Seattle cu *Ride the Ducks* (Plimbare cu răţuştele). Cu o maşină-amfibie (din timpul celui de-Al Doilea Război Mondial, condusă de un şofer – căpitan, al cărui nume (de scenă) este Rob R. Ducky (în traducere liberă, Rățoiul Robert), certificat din partea garnizoanei de coastă.

– *Have some fun*! (Distracție plăcută!)

Muzică veselă, antrenantă.

Seattle este oraşul marilor companii *Microsoft* (de computere) şi *Boeing* (de avioane). 1 % din bugetul citadin este folosit pentru proiecte de artă publică.

„Rățuşca", maşina-amfibie

Ni se arată sculptura unei „păduri de bambus" înfiptă în ciment, iar în fața Muzeului de Artă se află „sculptura" unui... pom de aluminiu (cu multe crengi).

★

Muzeul de Ştiință şi Tehnologie.

Hotelul *Edge Water*, unde au stat membrii celebrei formații *Beatles* – John Lennon, Paul McCartney, Ringo Starr şi George Harrison – la un concert dat în Seattle. Cordoane de polițişti atunci, să-i păzească.

Acvariul.

Compania de telefoane *QWest* care, din cauza apariției celularelor, este în descreştere. O doamnă, lucrând acolo, îmi

povestea că, din cauza recesiunii, sunt presiuni tot mai mari asupra lucrătorilor, să se pensioneze devreme (fără a fi înlocuiți de noi angajați), iar cei rămaşi să lucreze mai mult (făcând şi munca acelora care părăsesc locul).

– Nu-ți zic să pleci, dar te-ncarcă până nu mai poți să duci şi pleci singur...

★

Stadioanele de fotbal american (un fel de rugby) şi de baseball (un fel de oină românească).

★

Piața Pionierilor (în engleză, *Pioneer Square* – desigur, nu este vorba despre „purtători ai cravatelor roşii", cum am fost şi eu în anii socialismului, ci despre deschizătorii de drumuri în regiunile neexplorate) – un triunghi perfect. Este vechiul oraş conservat. Cu plimbări subterane... şi Muzeul Istoric „Goana după aur" [ca-n filmele lui Charlie Chaplin (1889-1977)].

Cinerama.

★

Maşina-amfibie intră normal cu roțile în apa Lacului Washington, apoi începe să plutească şi să se mişte ca o barcă. Pare ciudat!

Pe malul drept – o rafinărie pentru benzină, veche şi scoasă din uz, a fost transformată în... obiect de artă (precum clădirea Centrului „Georges Pompidou" din Paris, foarte controversată)!

Totul este artă!

Zărim Podul „George Washington".

★

Îndrăgitul actor de karate Bruce Lee, născut în Hong Kong, a locuit în zona aceasta.

Pe lac, sunt şi *case plutitoare*. La început, existau vreo 2.000, dar primăria a redus numărul lor la 500.

★

Recepția conferinței care are loc la *Muzeul Zborului*. Avioane din cel de-Al Doilea Război Mondial (peste 85). Cercetători, inventatori. Găsesc şi numele unui german din România: Hermann Julius Oberth (1894-1989), fizician născut la Sibiu (pe vremea aceea, în Imperiul Austro-Ungar). A lucrat în Germania (unde a şi decedat) şi în SUA, contribuind la propulsia rachetelor cu mai multe trepte.

★

M-a impresionat cariera ştiințifică a dr. Wernher von Braun (1912-1977), a cărui activitate creatoare în domeniul rachetelor a început de la 17 ani, când era în liceu. Lucrează pentru naziști, în timpul celui de-Al Doilea Război Mondial, iar Germania devine cea mai dezvoltată țară în domeniul spațial.

Când trupele aliate cuceresc Germania, acestea încep vânătoarea oamenilor de știință germani. Sovieticii iau o parte din ei, americanii – alta. Dr. von Braun şi fratele său, Magnus, se predau americanilor.

★

După conflagrația mondială, americanii şi sovieticii, marii câştigători, devin principalele puteri spațiale (ale căror proiecte sunt dezvoltate de cercetătorii nemți!), astfel că în perioada Războiului din Coreea (1950-1953), ambele puteri (sovietică şi americană) au constatat că avioanele lor de luptă erau... asemănătoare!

★

Simulatoare de zbor, în care fac şi eu pe pilotul. Un simulator de aselenizare... iată-mă şi pe Lună (dar virtual, în *cyberspace*, cumva).

Mă pozez, împreună cu Nicolas Duclos-Hindie – cercetător din Québec, în cabina (*cockpit*) avionului de spionaj *Pasărea Neagră* (*Blackbird*), care atinge viteza Mach 3 (de trei

ori mai mare decât viteza sunetului), după numele fizicianului austriac Ernst Mach (1838-1916).

★

Un avion *Concorde*, construit de francezi şi englezi, însă scos din funcțiune din cauza zgomotului mare ce-l producea şi a unui accident, ce servea ca *Air Force One* (aeronavă în care călătorea preşedintele SUA).

Autorul în Blackbird

★

Sunt explorate noile frontiere aerospațiale. Pentru viitor, se vorbeşte de un război în (pentru) spațiul cosmic. Pe lângă SUA şi Rusia, noi puteri cosmice se ivesc la orizont: China, Uniunea Europeană, Japonia.

Am intrat şi eu înlăuntrul unei stații internaționale (satelit artificial): un cilindru mare, lung, în care-mi imaginam cum pluteau astronauții în starea de imponderabilitate.

★

La început, au fost trimise în cosmos animale, pentru experiment. Sovieticii – o cățea (Laika, în 1957), iar americanii – un cimpanzeu (Ham, în 1961).

★

Dr. Carl Sagan (1934-1996), talentat prezentator TV despre cosmos.

★

Un vehicul lunar.
Ce roți avea, parcă duble!
Un modul *Apollo*.

★

Aselenizarea din 20 iulie 1969 (am văzut-o la televizor, în țară, terminasem clasa a opta): Neil Armstrong (*Un pas mic pentru om, un pas mare pentru omenire*), iar Edwin E. Aldrin jr. în capsulă.

★

Misiuni spațiale sovietice: *Sputnik* (a lansat primul satelit artificial al Pământului), *Soyuz*, *Vostok*.

Misiuni spațiale americane: *Apollo*, *Voyager*, *Pioneer*.

★

Diverse tipuri de avioane:

- *Boeing 747* (*Jumbo Jet*) – am lucrat şi eu ca inginer la *Honeywell*, între anii 1990-1995, la software-ul de bordul lui *Boeing 737* şi *777*, dar şi pentru *Airbus A320* şi *A340* (construite de europeni)
- *Lockheed F-104 C* (există şi o mare companie *Lockheed Martin* – cea mai mare firmă de produse şi servicii militare din Lume, cel mai mare furnizor al armatei SUA);
- *Cessna CG-2* (rusesc);
- *Douglas*; *McDonnell*; *Canadair*; *Grumman*; *McAllister*; *Aeronca*; *Northop*; *Mikoyan-Gurevich* etc.

Dar şi avioane din Primul Război Mondial: *Caproni*, *Fokker*, *Sopwith*, *Albatros*, *Aviatik*, *Nieuport*, *Pfalz* etc.

★

Premergătoare zborului:

- planor *Lilienthal*, 1893;
- planor *Chanute-Herring*, 1896;
- planoare *Wright*, 1902 şi 1903;

(Din păcate, pe ai noştri – Traian Vuia, Aurel Vlaicu, Henri Coandă – nu i-am văzut citaţi.)

- bicicletă cu aripi (zburătoare).

★

Explorarea altor planete:

- *Viking III* pentru debarcarea pe Marte;
- vehicul lunar *Boeing*.

★

Mă pierdusem prin muzeu scriind şi notând, în timp ce dr. Pierre Valin – şi-a luat doctoratul în fizică, la Harvard – mă aştepta cu rucsacul meu, grăbit, să nu pierdem autobuzul de întoarcere la *Grand Hyatt Seattle Hotel*, unde se desfăşura conferinţa.

★

Am neglijat tocmai prezentările la Fuziunea din 2009.

Luni, de la $12^{\underline{30}}$ la $15^{\underline{30}}$ – *Dezvoltări şi aplicaţii ale Teoriei DSm în Fuziunea Informaţiei*, cu Jean Dezert, iar miercuri, de la $13^{\underline{10}}$ la $14^{\underline{50}}$, s-a desfăşurat sesiunea dedicată *Teoriei Dezert-Smarandache*, în care eu am prezentat, în *PowerPoint*, articolul *Etichete rafinate pentru fuziunea calitativă a informaţiei în sistemul de decizii* (co-autori J. Dezert şi X. Li), în care dezvoltam un model de etichete înzestrat cu două structuri algebrice: una de corp şi alta de algebră liniară. Marţi şi miercuri, am asistat la un juriu care dezbătea fuziunea de nivele 2-4 (*Panel Discussion*) – eu făcusem cercetări de fuziune la nivel 1 (mai mult matematic).

★

John Salerno împreună cu Ivan Kadar, Moises Sudit, Alan Steinberg, Jean Roy, Gary Toth, au dezbătut despre amenințare și impact (în luptă). A doua zi, au „combătut" John Salerno (de la AFRL, unde lucrez eu opt săptămâni ca profesor-cercetător), Garz Toth, Mitch Kokar, Marty Liggins, Gerald Powell, Mica Endsley, Avi Pfeffer și Craig Knoblock.

Conferința Internațională despre Fuziunea Informației – Seattle, 2009

Este vorba de analiza automată a câmpului de luptă (în războaie) a țintelor:

- apărare/atac cibernetice;
- studierea vulnerabilității – proprii, dar și inamice;
- analiza unor scenarii alternative;
- detectarea și urmărirea mișcărilor inamice;

- modelizarea matematică;
- definirea riscului şi a toleranței sale;
- validarea datelor primite;
- clarificarea ambiguităților;
- evaluarea critică a evenimentelor;
- reducerea nesiguranței;
- folosirea rețelei de senzori;
- utilizarea modelului de referință Salerno;
- dezvoltarea în spirală;
- clarificarea conceptelor şi relațiile dintre ele; (comportamentul uman este cel mai greu de prezis!)
- administrarea ipotezelor;
- nu toate problemele pot fi modelate;
- folosirea teoriei jocurilor (din matematică);
- gradul de negativitate pe care inamicul îl poate provoca: *Dacă X face acțiunea aceasta, care va fi consecința?* – Allan Steinberg, 2009;
- programe care învață singure din datele prelucrate anterior;
- rețele dinamice reprezentate prin grafuri;
- modele care se re-adaptează (schimbă) în funcție de dinamica situației;
- modele de grafuri *random* (bazate pe mulțimi *random*) – *random* = la întâmplare, aleatoriu;
- optimizarea bazată pe posibilitatea că...;
- recunoaşterea şabloanelor (*pattern*);
- colectarea informației din multiple surse;
- modele probabilistice (analiştii sunt inundați de informații care devin greu de prelucrat – de pildă, în Londra există 30.000 de camere video pentru a supraveghea şi detecta infracțiuni, crime);
- inventarea de noi limbaje de programare specifice pentru o anumită clasă de aplicații.

★

Există un nou filtru de urmărire a țintei în luptă, numit PHD (*Probabilistic Hypothesis Density* = densitatea ipotezelor probabilistice), cu nişte prezentări interesante, de Ronald Mahler şi Roy Steit.

★

Am întâlnit doi români: Gabriel Terejanu – care-şi face un doctorat la SUNY (universitatea publică a statului New York), în Buffalo – şi Cristian Mihai Florea – ce lucrează în cercetare la compania *Thales*, din Ville de Québec. Alți doi români figurau în programul conferinței: Ion Matei şi Ramona Georgescu, dar nu ne-am văzut, din păcate.

★

Dr. Arnaud Martin, de la *Université de Brest*, Franța, m-a invitat pentru vara 2010 să lucrez două luni în laboratorul lor şi să fac câteva prezentări studenților şi cercetătorilor din Brest.

★

I-am cunoscut pe dr. Adam Kawalec – director la Facultatea de Electronică a Universității Militare de Tehnologie din Varşovia şi pe dr. Krzysztof Kulpa, de la Institutul de Sisteme Electronice a Universității de Tehnologie din Varşovia. Ne-am amuzat împreună, spunându-le expresiile poloneze deochiate pe care le învățasem în lagărul turcesc.

★

Jucându-mă la telecomanda televizorului din camera hotelului *Renaissance*, m-am pomenit comandând un film la video... *Nothing is for free* (nimic nu este gratuit) – mi-a apărut pe ecran... prețul: 15,99 $ vizionatul (mai mult decât costul unei videocasete cumpărate!).

★

Banchetul, l-am petrecut la masă cu dr. Mark Oxley, de la Institutul de Tehnologie din Dayton (Ohio) şi Steven Thorsen, de la Academia Militară din Colorado Springs.

Lângă noi stătea fizicianul Klaus Jäger, de la Institutul de Recunoaştere a Pattern-elor din Etlingen (Germania).

Pe lângă băuturi şi mâncare avem şi dansuri indiene (în costumele lor cu pene), dar... pe muzică modernă. Acest hibrid (primitiv + contemporan) dădea un aspect cum nu mai văzusem, fiindcă ritmurile indiene tradiționale sunt monotone.

★

La conferință patru persoane s-au îmbolnăvit de gripă (dar nu porcină), iar alta – Tammy Blair – a murit de atac de cord. M-am întors joi, 9 iulie 2009.

★

De la Syracuse am închiriat o maşină chiar în aeroport ca să ajung în Rome (statul New Yok). Am ajuns după miezul nopții, dar când îmi luam bagajele am închis maşina cu cheile în contact! Câteva clipe de neatenție m-au costat 61,00 $! Dimineața am telefonat companiei *Enterprise – rent-a-car,* iar maşina a fost localizată prin satelit fiindcă avea un sistem GPS (ce indică latitudinea şi longitudinea poziției). Sunt cazuri când un vehicul poate fi descuiat direct prin satelit.

★

La conferința din Seattle, cel mai mult m-a impresionat plenara lui Chris Urmson, de la Universitatea Carnegie Mellon – *Problema urbană*, în care se arăta cu secvențe video proiectul grupului prin care înzestraseră o maşină cu senzori (radar, laser, video, sonar), iar maşina mergea singură pe străzi (fără a fi teleghidată), oprea la intersecții, sesiza alte maşini pentru a evita accidentele, pornea iar singură.

Ca-n filmele ştiințifico-fantastice!

VII.

CASCADA NIAGARA

★

Pe 18 iulie 2009, am mers la Cascada Niagara (jurnalul meu a devenit acronologic: nu mai am răbdare să păstrez ordinea cronologică, scriu cum îmi vine şi cum mi-aduc aminte...).

★

Am închiriat din nou o maşină pentru două zile (73,98 $ în total). Excursia m-a înveselit. Automobil nou. Muzică. Autostradă lină. Aer condiționat.

Mi-a scăzut burta şi mă simt minunat!

★

Din nou cu harta şi direcțiile lângă mine (tipărite de Maria Scalzo şi Dojana Salama – doi colegi de serviciu – din *GoogleMaps*).

★

Trei ore şi jumătate, drumul. Râul Niagara desparte Statele Unite de Canada. Sunt mai multe poduri peste râu. Am trecut pe Podul Curcubeul. Vreo zece rânduri de maşini, una lângă alta, ca furnicile, se deplasau bară lângă bară, încet, să intre în Canada. Vameşii cu întrebările: cât timp vei sta în Canada, te aşteaptă cineva, de unde vii etc ...

★

Plătit parcarea (20 $ până la miezul nopții, dar am stat numai câteva ore). Achitam totul direct, în dolari americani, fără a mai converti în cei canadieni.

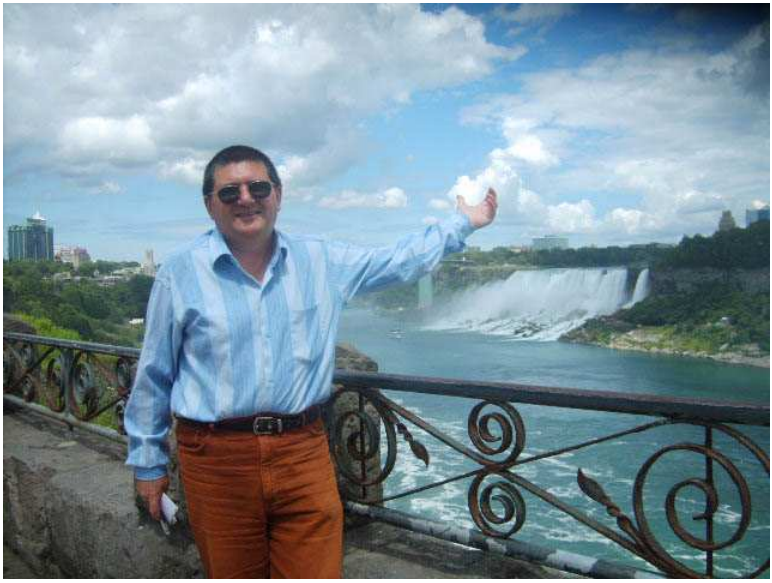
Există două părți: Cascada Potcoava (care are o cădere de 53 m şi o lărgime de 792 m) şi Cascada Americană (cu o cădere de cca 21 m şi o lărgime de 323 m).

Aburi mulți, că nu se văd bine cascadele, şi vuiete permanente. Lume berechet, ca la bâlci. Auzi toate limbile! Vaporaşe cu turişti se apropie înfricoşător de căderile de apă. Cascada e-n partea americană, dar se vede mai bine din partea canadiană. De o parte şi de alta a râului Niagara (*Niagara*

Falls, Provincia Ontario, Canada; *Niagara Falls*, statul New York, SUA), există oraşele Cascada Niagara.

Mai multe aşezări/cătune (Chippawa, Willoughby, Drummondville, Elgin, Clifton, Stamford şi o parte din Crowland) s-au unit, formând oraşul Niagara de pe malul canadian.

Peste 50.000 tineri, anual, îşi fac luna de miere aici – tradiție începută din anul 1801.



Autorul la Cascada Niagara

★

Cea mai mare cascadă din lume este însă Cascada Victoria, din Africa, la granița dintre Zimbabwe şi Zambia (are 108 m înălțime).

★

Există şi cazinouri aici, o grădină botanică ...

★

Primul european sosit în această regiune, a fost preotul francez Louis Hennepin, în anul 1670.

★

Am urcat în *Turnul Skylon*, similar cu cel din Seattle. Prețul 11,77 $. Înălțimea: 158 m. Viteza liftului 3,3 m/s. Se vede panorama cascadei.

Debitul ajunge la 5720 m^3/s; câtă energie!

★

Am trecut în partea americană. Parcare închisă (10 $).

Stropii cascadei, văzută din spate, ne udă. Apă pietroasă şi învolburată.

★

Trec pe Insula Verde, numită aşa în 1898, în onoarea lui Andrew H. Green (*green* = verde). Înainte, se numise Insula de Scăldat. Mulți turişti, şi în zona Statelor Unite.

★

Spre seară, m-am întors la Buffalo, oraş universitar cu clădiri vechi. Sâmbăta, la ora $6^{\underline{00}}$ seara, niciun om pe stradă, pustiu... doar maşini... Parcă ai fi pe o planetă „populată" numai de obiecte! Am mâncat la un restaurant. Spre miezul nopții, m-am întors la Rome (NY).

★

– Florine, umbli lunatic prin lume! Am făcut băşici la ambele tălpi, de-atâta mers pe jos (mai mult din dorința de a slăbi). Le-am şi spart pe câteva, tăindu-le cu foarfeca.

Acum, mă ustură când merg şi cam şchiopătez.

★

Dr. Shanchiel Yang, de la *Rochester Institute of Technology*, statul New York (la două ore de AFRL, unde sunt eu în prezent) mă invitase să fac o prezentare despre TDSm la ei, dar timpul e prea scurt (peste trei zile, plec înapoi în New Mexico).

VIII.

ALASKA

04 august 2009

Spre Alaska.

– Pe tine te interesează numai matematica ta. Nu vezi viața! m-acuză Lilia (nevastă-mea).

★

Albuquerque – Salt Lake City – Portland – Anchorage: este ruta aeriană către Alaska.

★

În aeroportul din Portland, muzică jazz, de Shoehorn, în terminalul C – un pianist într-un colț amenajat ca un parc cu bambuşi.

★

Este prima oară când zbor cu *Alaska Airlines*.

★

Ne cazăm la hotelul *Anchorage Downtown*, pe Avenue colț cu strada K., 90 $ + taxa pe noapte.

★

Lângă Casa Amundsen (explorator de origine norvegiană, 1872-1928, care a cucerit Polul Sud, în 1911).

★

Avem frigider, *microwave* (cuptor cu microunde), televizor, duş şi WC în cameră.

★

Mai fac o pauză de la scris şi citit.

★

Apa aici e curată. Bem direct de la chiuvetă. În Arizona şi New Mexico, am cumpărat apă întotdeauna.

Luăm o gură de Alaska. Dai un ban, dar ştii că... nu-l mai ai!

06 august 2009

Există numai o autostradă (nr. 1) sau *Autostrada Seward*.

Seara, la ora $9^{\underline{00}}$, soare sus pe cer, lucind, de parcă ar fi fost ziua, la 4-5 după masă.

★

Masaj tradițional chinezesc. 20 minute la spate + 20 minute la tălpi (total, 46 $). Organele umane sunt reprezentate în tălpile picioarelor. Boala unui organ se manifestă prin pete (reflecții) în tălpi. Prin masaje (frecări) ale tălpilor, se relaxează organele (Tui Na).

La început, picioarele sunt spălate în apă caldă, cu ierburi medicinale. Se îmbunătățește și circulația sângelui, hipertensiunea, diabetul, scade stresul.

Se folosește unsoare. Dilatează vasele de sânge. Scade autointoxicația.

Acupresură = dirijarea energiei ce curge prin corpul nostru, prin stimularea punctelor de-a lungul liniilor mediane.

★

În Hotelul „Căpitanul Cook", un tablou despre moartea exploratorului britanic, cunoscut sub numele de Căpitanul Cook, în Golful Kealakekua, din Hawaii, la 14 februarie 1779.

El a explorat Noua Zeelandă (între 1768-1771), a descoperit insulele Hawaii (denumite de el *Sandwich*, în cinstea sponsorului expediției sale) în 1778 și a navigat în Oceanul Antarctic între 1772-1775.

★

Guvernatoarea Alaskăi, Sarah Palin, fostă candidată la vicepreședința Statelor Unite împreună cu senatorul de Arizona, John McCain (candidat la președinția S.U.A., în 2008), și-a dat demisia (probabil din cauza publicității negative la adresa ei referitoare la incultura politică).

Răsfoiesc cotidianul local *Anchorage Daily News*.

★

Facem o cură de aer nordic (rece, curat) și de pește.

★

Îmi place structura oraşului.

De la est la vest, străzile au numere, iar de la nord la sud, au litere. Te orientezi uşor şi reperezi uşor o adresă după intersecție (colț de stradă). De exemplu, hotelul nostru este la 8K, adică la intersecția dintre bulevardul 8 şi strada K.

★

Port şi umbrela în buzunarul de la jachetă. Şi aparatul de fotografiat, digital. Şi portofelul. Şi harta Anchorage-ului.

★

Temperatura: 14-18 °C. Cerul deseori înnorat. Aerul acesta rece de dimineață, te face să uiți de tot stresul, să te înviorezi şi să te binedispui.

★

Toată viața învățăm. Şi niciodată nu ştim totul.

★

Alaska este locul în care n-aş vrea să trăiesc pe viitor (e prea frig şi întuneric pentru mine).

★

Să nu-i văd şi să nu-i aud pe nici un coleg de la Universitate... nu le deschid e-mail-urile... sunt în vacanță.

Mi-s dragi ca sarea-n ochi (mai ales cei din administrație)!

★

Opt luni pe an e iarnă, iar ziua se scurtează la 3-4 ore de lumină. Încălzirea radiatorului maşinii în lunile geroase, ia 15-20 de minute. Tot atunci se schimbă şi cauciucurile maşinilor (pentru zăpadă).

Locuitorii s-au obişnuit să conducă vehiculele pe gheață. Perioada mai dificilă este trecerea de la condusul de vară la condusul de iarnă, când şoferii mai uită regulile de adaptare la alunecuş.

★

Am cules informații despre excursii, de la Centrul Vizitatorului.

Sâmbăta și duminica se ține un bâlci în Anchorage, unde oamenii îşi desfac mărfurile. Lilia voia şi ea să vândă căciuli şi ciorapi de lână împletiți de ea, însă îi trebuia aprobare de la primărie, iar taxa era scumpă (100 $).

★

8 $ intrarea, de persoană, la *Muzeul din Anchorage*.

La Muzeul din Anchorage – Alaska

Documentare despre exploratorii europeni ai nordului în secolele XVII-XIX. Picturi de oameni şi peisaje înghețate, de John Webel (1750-1794).

Fotografii cu viața în nord: schiuri, câini, ghețari.

Hockey în Fairbanks.

Baie de aburi sub pământ (ca un bordei). Casele construite în pământ, sunt mai călduroase.

În 1960, s-a inventat maşinuța de zăpadă (*snowmobile*) – un fel de sanie cu motor.

Eschimoşii îmbrăcați în piei de animale, încălțați tot cu piei.

Peşte. Conducta de petrol (noua bogăție alaskană).

Al Doilea Război Mondial a ajuns şi prin Alaska.

★

Prin *Mall* (complex comercial) găsim un magazin rusesc (*Style of Russia* = Stilul Rusiei), cu obiecte ruseşti (păpuşi *Matrioşka*, porțelanuri, căciuli de iarnă cu urechi). Vânzătorul, care vorbeşte şi ruseşte, ne spune că ştie vreo 30 de români locuind în Anchorage (deoarece vin la bisericile ortodoxe). Mai adaugă că: greşeala țarului Alexandru al II-lea (1855-1881), care, prin ambasadorul său în America, baronul de Stoekl, vinde Alaska Statelor Unite pentru suma de 7.200.000 $, în 1867.

Secretarul de Stat în SUA era ministrul de externe, William Seward.

★

Permisul pe zi la autobuze este 4 $ de persoană.

Te poți plimba cât vrei. La Grădina Zoologică, intrarea costă 12 $.

– „Ursulică polar”!

– Ce ursulică?! Nu vezi că e ditamai ursoiul sau ursache polar?!

Pielea ursului polar este neagră, doar părul e alb.

Sârmă electrică la gardul renilor.

Râşii sunt un fel de pisici mari.

Vedem mulți zimbri (ca pe vremea lui Ştefan cel Mare!). Am înghețat de frig în toiul verii (cu scurtele pe noi)!

Veverițe libere prin parc.

Animale arctice şi subacvatice. Capre albe, sălbatice – cum pot să se cațere pe stânci!

Urşii vin din păduri (şi-au pierdut din habitat) şi scormonesc în lăzile de gunoi ale locuitorilor. Urşii arctici sunt cafenii, iar cei polari – albi.

Cerbi cu coarne rupte. Leoparzi în cuşti îngrădite cu plase deasupra (să nu sară). Căprioare de tundră şi taiga.

La Muzeul din Anchorage

Faguri de albine. 80 % din polenizarea fructelor, vegetalelor, e făcută de albine.

Cămile bactriane, cu două cocoaşe, care trăiesc în zone foarte reci. Cresc mari şi cu păr lung (eu credeam că găsim cămile numai în deşert).

Bufniță boreală! Yak.

★

Alaska e cel mai întins stat american, dar populația foarte redusă – de numai 650.000 locuitori, din care vreo 45 % trăiesc numai în Anchorage (cel mai mare oraş).

În 1959, Alaska a devenit stat (în confederația SUA).

★

Cutremurul din 1964 a provocat 100 de morți, iar străzile 4 şi 5 din Anchorage au fost distruse. A avut magnitudinea de 9,1 pe scara Richter şi a durat 4,5 minute.

Petrolul constituie 25 % din bogăția naturală a statului.

★

Marinarii care stau mult pe apă, se-mbolnăvesc de lipsă de vitamina C.

★

Pe lângă noi, ca un şarpe galben, uruie trenul local „Alaska”.

Trenul „Alaska”

★

Între 1896-1915 a avut loc „goana după aur”. Oamenii înnebuniți să găsească aur și să se-mbogățească rapid, emigrau în Alaska. Aur n-au găsit, mulți au murit înzăpeziți ori de frig, sau mâncați de animale.

S-au îmbogățit însă cei care au deschis *business*-uri (hoteluri, restaurante etc.) pentru căutătorii de aur!

★

Un teren de brazi uscați, din cauză că la cutremur a căzut o falie de pământ, iar pânza de apă dulce a fost inundată de apă sărată și, deci, brazii au murit.

Umezeală. Păduri mari, umbroase pe munți, cu vârfurile în nori. Zăpadă pe culmi, la înălțime de 1.300 m.

Trecem printr-un tunel lung de 2,5 mile, construit în 1950 pentru necesități militare (la *Portage Creek*). Este cel mai lung din America de Nord.

Tunelul (denumit Anderson) a rezistat cutremurului. Într-un capăt al tunelului e ploaie, iar în celălalt e soare. E și cale ferată înăuntru.

Viteza permisă – 25 mile pe oră.

★

În fine, ne îmbarcăm pe un vapor turistic în lacul glaciar Prince William. Merge cu 45 mile pe oră, iar adâncimea apei este între 100-370 m. Parcurgem 135 mile.

Există cca. 100.000 de ghețari în Alaska, dintre care 600 au nume. Ghețarii pierd din masa lor prin topire și n-o mai recuperează iarna (din cauza încălzirii planetei).

Întrucât șapca mea cea nouă, „Alaska”, îmi tot zbura de pe cap din cauza curentului, mi-am pus căciulița.

Insule cu foci și albatroși.

Urși bruni „ruşinoşi” (care se-ascund de zgomotul vaporului).

Vulturi care mănâncă mortăciuni şi fură hrana altor păsări (din cauza asta, unii au spus că vulturul n-ar mai trebui să fie simbolul Americii).

Trecem printre fiorduri.

Gheţari care se întind de pe munte până în apă. Lutrii de mare (*Enhydris*) care culeg scoici şi le sparg cu o piatră, luându-le carnea.

Mici bucăţi de gheaţă plutind pe apă.

Gheţarul şerpuitor.

Gheţarul cataractă.

Gheţari în Alaska

Ia uite cum plâng gheţarii... (se topesc)!

Gheaţa e albăstruie, zăpada e albă. O senzaţie că te-ai apropia de Polul Nord când simţi aerul rece şi-n faţă vezi palate de gheaţă.

Vaporul opreşte la 30 m de gheţar. Ne-nghesuim la poze. Imagini de poveste ca-n *Fram, ursul polar*, de Cezar Petrescu – poveste pentru copii.

Gheţarii de pe vremuri precolumbiene; au bule de aer înăuntru, de atunci. Au fost şapte cicluri de schimbare a vremii pe planetă.

Se simte că vasul merge printre gheţuri: se zguduie uşor, ca o maşină care calcă pe pietre. Are motor Diesel de 6.200 CP, propulsat cu reacţie (jet).

Peisaj din Alaska

Stânci pline de păsări, una lângă alta, ca-n filmul lui Hitchcock.

Am îmbrăcat două cămăşi, una peste alta (e frig pe apă), fiindcă nu mai aveam maiou curat.

Un râu cu sumedenie de pescari. Soarele străluceşte ca un briliant printre copacii înalți.

08 august 2009

În bâlci (*market*) gustăm produse exotice: sirop de mesteacăn (negru, dulce ca mierea), dulceață de trandafiri sălbatici, salam de cerb.

Dar şi gogoşile ruseşti *piroshki* (umplute cu brânză sau carne de vacă), cum mai mâncam prin Chişinău.

★

Un film despre mirabila aurora borealã. 8,75 $ intrarea.

Imagini cosmice, ca de pe altă lume. Parcă ți-e frică şi ameţeşti (scriu pe-ntuneric în carnețel, nu văd deloc).

Fotograful Dave Parkhurst a stat (înghețând) ierni întregi pentru a prinde asemenea imagini.

În septembrie, sunt şanse de-a o vedea natural, dar nu e sigur.

Mai multă artă decât ştiință, mi se pare mie.

În holul cinema-ului *Sydney Lawrence Theatre* (denumit în onoarea unui pictor peisagist alaskan, 1865-1940), o expoziție foto, tot cu aurora borealã.

★

Formația cubaneză „Tropical” (!) dă un spectacol gratuit în Parcul Peratrovich (la intersecția străzilor 4+E din Anchorage), între 1-3 după masă.

Un cântec vechi, *Guantanamera*, de când eram eu copil.

Apoi formația de dansuri native, LGG.

Hobi ei! = Ura! (în limba nativă *shemagi*)

Monotone şi aceste dansuri, precum cele Navajo din Regiunea Celor Patru Colțuri.

★

Două totemuri sculptate de Lee Wallace şi Edwin Dewitt (în 1977) pe străzile 4 + I.

09 august 2009

Un documentar de 40 de minute despre „Alaska, Marele Stat”, pe ecran semicircular (cu vedere la 180°) la *Experience Theatre*. Parcă suntem în avion! Ameţim! Liliei îi vine să vomite...

Filmări din elicopter, avion, tren, barcă. Peliculă de 70 mm. Alaska e cel mai întins stat din SUA şi are 18.000 de insule. În 1957 s-a construit conducta de petrol. Petrolul constituie ¼ din venitul statului.

Ţi-e frică să te uiţi, parcă din avion, peste munţi stâncoşi de 6.000 m înălţime, gheţari, tundre mlăştinoase.

Turme de cerbi cu coarne rămuroase, de parcă le-au crescut copaci în cap!

Păsări care migrează câte 10.000 de mile până-n China sau Hawaii.

★

Centrul de Moştenire Nativ din Alaska, la 15 minute cu autobuzul de Anchorage. Există 11 culturi băştinaşe alaskane, vorbind 21 de limbi diferite. Acestea sunt organizate în 5 grupuri:

***a*)** *Athabaskan*;

***b*)** *Yup’ik* şi *Cup’ik*;

***c*)** *Inupiaq* şi *Yupik* din Insula St Lawrence;

***d*)** *Unangax* şi *Alutiiq* (*Suqpiaq*);

***e*)** *Eyak*, *Tlingit*, *Haida* şi *Tsimshian*.

Intrarea – 24,95 $ de persoană. Militarii au reducere.

În jurul lacului Tiulana sunt case construite în stilul fiecărui grup: fie la suprafaţă, fie semisubterane (ca bordeiele). Cu intrări mici (ca să nu intre animalele) sau cu o ieşire de refugiu (în cazul că-i atacă ursul). Trăiau ca şoarecii în pământ, greu...

Societăţi matrimoniale.

Talking Circle = locul de discutat (unde şefii, înţelepţii dezbăteau problemele comunităţii). La fel ca la indienii din Zona Celor Patru Colţuri: *Navajo*, *Apache*, *Zuni*.

★

Un documentar despre viaţa în cel mai izolat sat din Alaska: *Ume*, unde nu se poate ajunge decât cu avionul (nu au drumuri sau cale ferată): *Living Dena'ina*.

Râurile sunt folosite ca autostrăzi când sunt dezgheţate, pentru bărci, iar iarna – când sunt îngheţate, pentru sănii. Problema e primăvara şi toamna când râurile sunt semi-îngheţate/dezgheţate.

Alaskanii nativi sunt mongoloizi la figură. Se zice că ar fi emigrat din Asia, trecând fără să-şi dea seama peste Marea Bering, îngheţată.

Spre cercul arctic, clima devine extrem de aspră. Trei luni nu se vede soarele (întuneric mereu, că nu ştii dacă e unu noaptea sau unu ziua) şi reciproc: trei luni numai lumină (soarele e continuu pe cer).

Perioada de întuneric e cea mai dificilă din punct de vedere psihic... (mulţi suferă de depresii nervoase din această cauză). De aceea, în acest timp există sindicate, activităţi culturale, artistice, jocuri, socializări.

★

Urmărim dansuri *Yup'ik* şi *Cup'ik*. Mă asurzesc cu bătutul în tobe (stau în sală pe primul rând pentru a face poze). Cântecele lor au o monotonie prelungită, asemănătoare cu cele ale indienilor din zona New Mexico, Arizona, Colorado, Utah.

★

Un povestitor local ne descrie viaţa nativilor, lupta cu natura, metode de supravieţuire.

Profesori de la Universitatea din Fairbanks (în centrul Alaskăi) au construit o bază de date cu limbile şi dialectele alaskane, precum şi dicţionare automate (puse pe web, care

traduc în şi din engleză) şi un alfabet de transcriere a acestor limbi pentru conservare, deoarece numărul vorbitorilor este în scădere, iar unele dialecte chiar au dispărut. De exemplu, numai în grupul *Athabaskan* există 11 dialecte, păstrate în 55 de sate athabaskane.

Dansuri tradiţionale din Alaska

★

Pe o scenă, doi adolescenţi ne prezintă jocuri fizice, practicate în perioada de întuneric, pentru întărirea muşchilor: un fel de lupte cu mâinile, ori sărituri cu scopul de a lovi cu labele picioarelor o minge agăţată de o sfoară (jocuri sportive în loc închis, spaţiu mic).

★

Există trei mari categorii de nativi americani: indieni, eschimoşi şi aleutini (locuitori din insulele Aleutine).

★

La fabrica de cuțite *Ulu*, cuțite specifice Alaskăi, inventate de indigeni acum 5000 de ani. Fabrica se vede prin geam.

Autorul, la fabrica de cuțite Ulu – Alaska

★

Portul Anchorage are cea mai mare maree din lume.

10 august 2009

Pe Pârâul Ambarcațiunii (*Ship Creek*), asistăm la pescuitul de somon.

La maturitate, somonii se întorc la locul unde s-au născut, pentru a-şi depune icrele – femelele şi lapții – masculii, după care mor. O femelă depune circa 8.000 de icre, din care supraviețuiesc numai 20 %.

Râuleţul curge din Parcul *Chugach*, până în Portul Anchorage.

Dacă peştii nu erau prinşi în gură, li se dădea drumul înapoi în apă.

★

Filmul *Cutremurul*, de 15 minute, în care platforma cinematografului se zguduie cu noi! *Wow*! 114 oameni au murit în Alaska, în 1964, la ora $5^{\underline{36}}$ după masă.

★

Concurs cu câini de sănii în *Wild Berry Park*. Spectacol şi întrecere de sănii trase de câini alaskani sau siberieni (cu ochi albaştri); pe pietriş, însă, nu pe zăpadă.

Concurs de sănii cu tracţiune canină

Un câine aleargă 150 de mile pe zi şi consumă în jur de 12.000-14.000 calorii. Ni se arată cum îi dresează. Câinii din

spate trag cel mai puternic, iar cei din față înțeleg direcțiile (stânga-dreapta).

16 câini (putere!) trag o maşină în fața noastră (nu 16 cai-putere).

Unul dintre câini, numit *Shasta*, un siberian negru cu ochi albaştri, a jucat în filmul *Snow Budies* (Prieteni de zăpadă), deci este un câine actor.

★

Anchorage arăta în 1915 ca un oraş de corturi pe malul apei *Ship Creek* – corturi ale constructorilor unei căi ferate.

★

În Anchorage (spre deosebire de celelalte state americane), nu se percep taxe pentru a atrage business-uri şi investitori (altfel, cine să trăiască în gerul şi negura de aici?!).

★

Ce de flori în Anchorage, ca-n Hawaii, parcă! Printre ronduri, văd şi verze mari.

11 august 2009

Vizităm *Imaginarium* în Anchorage, pentru micii oameni de ştiință (copii).

Broaşte albe!

Anemonele şi caracatițele au schelet invizibil (schelet de... apă).

Soarele emite plasmă (vânt solar). 99 % din materia vizibilă e plasmă (pe Pământ, însă, plasma e rară). Întâlnind câmp magnetic, plasma formează aurora boreală. Soarele are pete. Temperatura lui este de 2.000.000 °F. Soarele va dăinui „încă” 10 miliarde de ani (fuziunea sa nucleară).

Există şi stele binare (se învârtesc una în jurul alteia). Anul 2009 este declarat Anul Internațional al Astronomiei, deoarece acum 400 de ani (în 1609), Galileo Galilei a descoperit telescopul.

Despre meteorii Perseid (ce radiază din constelația Perseus și sunt vizibili anual cam pe 12 august).

★

Am încercat să închiriez o mașină pentru a merge la Seward. Costa 111 $ pe zi, dar nu aveau.

12 august 2009

Plecat cu trenul spre orășelul Seward. 119 $. De la ora 6.45 până la 11.05 dimineața.

Trenul, cu două niveluri, circulă numai patru luni, între 15 mai-14 septembrie (în restul anului, e prea frig).

Nu mersesem niciodată cu trenul în Statele Unite; de 20 de ani, de când sunt aici!

Un verde întunecat, umed afară. Ghețărie.

Cuiburi de vulturi în pomi uscați.

Vreo cinci tuneluri prin care trecem.

Un sătuc – *Mouse Pass* (Trecătoarea Șoarecelui) – unde oprește trenul (Cine naiba trăiește și prin pustiurile astea reci, că eu n-aș rezista!).

Mulți stâlpi de telegraf, dar fără fire electrice (instalați între 1901-1905).

Lacuri glaciare cu apa alb-albăstruie (de la gheața topită). Vara, aici umbli cu fular la gât! La Seward ne-ar fi trebuit și mânuși!

Intrăm prin magazine, chiar lângă gară. Mai există influență rusească: bomboane, ciocolate rusești, păpuși *Matrioshka*.

O galerie de artă folclorică.

★

Vizităm *Sea Life* (viața mării). Marea Bering (după numele navigatorului și exploratorului danez, aflat în slujba Rusiei, Vitus Bering (1680-1740), aflată în NV Oceanului Pacific, se schimbă foarte repede din cauza încălzirii vremii, a

supra-pescuitului şi a poluării. Marea Bering este un ecosistem cu 450 de specii de peşti, 25 de specii de mamifere marine, mii de nevertebrate (amibe, corali, plancton, crabi, meduze, arici de mare) şi milioane de păsări marine.

Putem asculta urlete de animale (foci, balene, rațe sălbatice din nord etc.).

Panouri cu întrebări şi răspunsuri (instructive).

Indieni care trăiesc în zona Mării Bering, în SUA:

- *Aleutini*;
- *Alutiiq/Suqpiaq*;
- *Yup'ik Central*;
- *Inupiaq*;

în Rusia:

- *Zup'ik Siberian*;
- *Chuckchi*;
- *Koryak*;
- *Itelmen*.

Ei au aceleaşi obiceiuri şi limbi, chiar dacă locuiesc în țări diferite.

Pescuitul este o industrie de miliarde de dolari.

Scade numărul de foci şi de păsări marine, dar creşte numărul de meduze (în special *Chrysaora melanaster*), fiind influențat lanțul biologic.

Somonul devine mai mic.

Numărul balenelor nordice se reface.

Forma fizică a animalelor se schimbă. Habitatul animalelor se reduce.

Două râuri importante există în această zonă: *Yukon* (în Alaska) şi *Anadyr* (în Rusia).

Algele formează păduri subacvatice.

★

O prezentare în *PowerPoint* despre un tanc de petrol de la compania *Exxon Valdez*, care s-a spart la 24 martie 1989, în

Lacul *Prince William* şi din care s-au scurs 11 milioane de galoane de petrol în apă, producând moartea a 250.000 de păsări, 300 de foci de ţărm şi 22 de balene.

10.000 de lucrători au trebuit să curețe petrolul vărsat.

Alte curiozități:

- peşti cu spini sau un peşte urât, care stă în tuburi, ajungând până la 12 m lungime (ca un şarpe!);

- „gură strâmbă gigantic" (*Cryptacanthodes giganteus*).

În împărăția apelor, meduzele amintesc de nişte balerine.

★

Pescuitul ca sport (întrecere).

Ce bine e când intri de-afară, la căldurică, în câte-un magazin!

★

Încrustări în coarne de cerbi şi reni.

★

Muzeul din Seward.

John E. Ballaine (1868-1941) a fondat oraşul *Seward*, numindu-l aşa în onoarea lui William H. Seward (1801-1872), secretarul de stat american ce a contribuit la cumpărarea Alaskăi de la ruşi.

★

Unii lucrează vara în Alaska, iarna pleacă spre ținuturi mai calde (*snowbirds* = păsări de zăpadă; mai pe românește: păsări călătoare!).

★

Artă eschimosă: unelte, blănuri, jachete. Scheme de vapoare cu aburi. Poze ale primilor locuitori.

Steagul Alaskăi a fost conceput de Benny Benson.

Vaporul *Phoenix*, construit de ruşi în Alaska.

Vitus Bering şi Alexei Chiritov au explorat coasta Alaskăi în 1741 (în serviciul Rusiei).

Peisaj din Alaska

Alex. Baranov (1774-1819) a fost, între 1791-1818, manager general al companiei de blănuri Shelikov.

Căpitanul V.M. Golovin a denumit marea „Bering” în 1882 (după Vitus Bering).

★

Am un frig în mineee... de parcă mi l-a băgat cineva cu o pompă!

Mă plimb cu Lilia pe malul apei, prin oraşul Seward. Multe bărci cu motor japonez *Yamaha*.

Vara, populația este de 10.000 locuitori; iarna, însă, ajunge la doar 2.500!

Filme gratuite în Clădirea Federală din Anchorage despre istoria, cultura şi frumusețile naturale ale Alaskăi.

Teritoriul este locuit de-acum 13.000 de ani.

Jimmy Carter, președintele american dintre 1976-1980, a semnat un act de conservare a naturii. Pe măsură ce ghețarii se topesc, terenul devine mai accesibil. Oamenii parcă-s tot aplecați, din cauza vânătorii și a iernii (a viscolului).

Ce liniște, ce frumusețe după furtună! „Dacă ascultăm pământul, știm ce să facem" (T. T. Williams).

★

Despre construirea căii ferate în 1923, când președinte era Warren Harding (1921-1923).

500 de mile de cale ferată.

★

Cel mai înalt parc natural din Alaska este *Denali*.

★

Aurora boreală mai este numită și „luminile nordului", iar râurile de gheață dau un farmec aparte.

Aceasta-i Alaska!

IX.

YELLOWSTONE

14 octombrie 2009

Am închiriat o maşină aproape nouă, COBA, albă, din 2007, de la Compania *Enterprise*, 215,76 $ timp de patru zile, chiar în Gallup, de lângă aeroport. Benzina intră tot în costul meu. Ce lin merge, fără zgomot la motor... parcă alunecă pe asfalt, ca sania pe zăpadă!

Autorul, şofer

★

Peste 2.000 de mile (3.200 km!) am condus în totalitate – dus-întors – eu (Lilia, soția mea, a fost la volan doar câteva zeci de mile, când a și agățat-o poliția – prin statul Idaho).

★

M-am înarmat cu harta şi direcțiile tipărite de pe Internet, ca și documentarele despre acest parc, devenit rezervație națională.

Mergeam pe autostrăzile NM-602, NM-264, US-491, I-70, US-50 W, US-6W, I-15 N, US-20, trecând prin statele New Mexico, Colorado, Utah, Idaho, Wyoming, iar apoi şi prin Montana.

★

Galbenul toamnei în copaci. Norii albi şi cerul albastru. Soare luminos. Ce peisaje de stânci sărite din pământ! Şi movilițe fără vegetație...

Autorul în Yellowstone

★

Am pus benzină în Cortez (Colorado).

★

Conifere... Ce culori aprinse! *Niciodată toamna nu fu mai frumoasă* – zis-a poetul (T. Arghezi)...

★

Fermecată de natură şi mută de admiraţie, Lilia făcu 900 de poze din goana maşinii... Nouă sute! Când pregătea aparatul de fotografiat sau filma, încetineam şi menţineam viteza constantă...

Am înnoptat la un *Super 8 Motel* în Salt Lake City (57,55 $ camera pentru două persoane).

Utah e statul mormonilor şi dimineaţa am fost să vizităm Piaţa Templului.

Religia mormonă a fost înfiinţată de Joseph Smith (1805-1844) în anul 1830, când a publicat *The Book of Mormons* (Cartea mormonilor). El, însă, a murit linşat de populaţie pentru că a introdus poligamia.

Succesorul său, Brigham Young (1801-1877), ca preşedinte al Bisericii lui Iisus Hristos a Sfinţilor din Ultimele Zile şi primul guvernator al teritoriului Utah, pune temelia oraşului Salt Lake City în anul 1847.

★

În Piaţa Templului, a cărei suprafaţă cuprinde 35 de pogoane, am intrat în Casa Stup (*Beehive House*), construită în 1854 – fostă reşedinţă a lui Brigham Young.

Mormonii au dat un avânt economic însemnat statului Utah, după ce-au renunţat la autonomia tehnocrată şi la poligamie.

În *Tabernaclu* (loc de adunare religioasă), o orgă electronică.

★

Statuia lui Hyrum Smith, patriarh, martor la Cartea mormonilor.

Au şi cor şi o orchestră a mormonilor.

★

Poligamia se practică şi-n prezent, dar bărbatul e căsătorit legal numai cu o femeie, celelalte sunt concubine cu el, în aceeaşi casă.

★

Există aici şi o bibliotecă genealogică (privind descendenții de familie), cea mai mare din lume (de acest tip).

★

Salt Lake City a găzduit Olimpiada de Iarnă din 2002.

Am continuat drumul spre Yellowstone.

Norii se lăsaseră atât de jos pe munți, de parcă picase cerul pe pământ!

★

Ajunşi, după prânz, la West Yellowstone, în Montana: intrarea vestică în parcul național.

Deja e frig şi umiditate.

Ne-am cazat la hotelul *Yellowstone Country Inn.*, unde am plătit 64,90 $ pentru o noapte.

★

25 $ pe maşină, atât costă intrarea în Parcul Național Yellowstone; despre acesta, arheologii spun că ar sta pe un super-vulcan, care, dacă ar izbucni, ar distruge un continent întreg.

Timp de o săptămână, avem drept de intrare/ieşire în şi din parc.

★

În seara de 15 octombrie, ne-am aventurat în Yellowstone.

Pinii – uscați, dezgoliți la tulpini ca nişte bețe de chibrituri.

Un zimbru mergea chiar pe marginea drumului, fără să se sinchisească de maşinile ce treceau pe lângă el.

Căprioare. Cerbi.

Ne îndreptăm spre punctul numit *Old Faithful* (Bătrânul Credincios).

Terenuri întinse, cu brazi căzuți la pământ

Gheizere (*geysers*) zvâcnind din adânc.

Miros de sulf, aburi. Sulf alb, roşiatic. Apă fiartă. Mâl bolborosind.

Ce gălăgie! Ca la o butelie de aragaz. Ai impresia că explodează. Erupția gheizerului de la *Old Faithful* durează câteva secunde şi e aşteptată de un pâlc de oameni. În trecut, gheizerul erupea la intervale regulate. Acum, periodicitatea aceasta s-a dereglat.

Zimbru pe marginea drumului, în Yellowstone

Există şi gheizere care se sting.

Râul Yellowstone (Stânca galbenă) trece prin parc. Există şi un lac cu acelaşi nume – Yellowstone.

Peste 300 de gheizere, 290 de cascade. 320 de specii de păsări, 16 specii de peşti, 2 specii de urşi, 67 de specii de mamifere.

1.100 de specii de plante native, 200 de specii de plante exotice şi peste 400 de specii de termofile (plante ce trăiesc în ape fierbinți).

Aici trăieşte şi lupul cenuşiu.

În timpul iernii şi la începutul primăverii, parcul este inaccesibil, din cauza zăpezii.

Parcul se-ntinde în lung şi-n lat, peste 100 de mile (160 de km).

16 octombrie 2009

Dimineața, am luat toate bagajele de la hotel şi am mers în parc.

Aburi care ies direct din pământ (e frig şi ne-am îmbrăcat în paltoane şi căciuli groase).

Brumă. Ceață.

Iată şi nisip negru (ca pe o plajă vulcanică din Insula Mare din Hawaii). Facem şi urcări pe poteci scurte (*hiking*).

Şi multe, multe fotografii. Cardul de pe aparatul digital al Liliei s-a umplut din cauza numeroaselor filmări video şi acum îl foloseşte pe-al meu.

Izvoare clocotite, care se-ntârâtă, se-nvolburează, se înalță din pământ – la numai câțiva centimetri de apa rece ca gheața, a râului care curge alături liniştit şi nepăsător.

Parcă ar fi o zonă de război după atac, când iese fum de peste tot, din nisip, din mâl... doar că nu vezi morții şi materialele distruse.

Trăiesc bacterii şi-n aceste zone vitrege, ținuturi-limită pentru viață (la fel cum, în mod opus, trăiesc microorganisme la polul înghețat, adaptate condițiilor extreme).

Maluri de piatră la gheizere (s-au format) şi o baltă ca un abis care duce în fundul pământului.

Când erupe, se-aude *vuuu, vuuu*... parcă-i infernul.

Mai degrabă interesant, decât frumos, la Yellowstone.

De la *Old Faithful* spre *West Tomb* (Mormântul Vestic).

Cascadă în trepte. Apare zăpada pe munți. Lacuri înghețate. Teren accidentat.

★

Gheizere în iarbă verzuie. Parcă ar fi var aprins, ghips.

Pârâiașe calde erup chiar în apa rece a lacului (se văd ca niște găurele... unde concentrice de apă). Apoi, crater în crater.

Coioți. Veverițe.

Autorul în parcul Yellowstone

O turmă de bizoni pe marginea lacului. Turiștii și-au oprit mașinile și privesc, fotografiază, filmează. Bizonii stau nemișcați, tolăniți în iarbă.

La *Podul Pescarilor*. Construit în 1902, reconstruit în 1937. Peste râul Yellowstone

Pescuitul de pe pod, înainte – afluit de amatori, s-a închis în 1973.

Oprim deseori maşina în zone de picnic ori de privelişti.

Din punctul *Panorama Artistului*, o cascadă de 33 m înălțime.

Cascadă în Yellowstone

La *Gheizerul Norris*: zăpadă în jurul bălții clocotite! Paradoxism natural.

Mammoth Hot Springs (Izvoarele Fierbinți ale Mamutului) în nordul parcului.

Gheizere care s-au stins şi a rămas doar calcarul.

Microorganisme care trăiesc în apă la temperatură foarte ridicată, creând carpete de culori. Spirulina este o astfel de termofilă.

În orăşelul *Fort Yellowstone*: turme de căprioare pe străzi, pe lângă clădiri, pasc netulburate – atracţia turiştilor.

★

Primii albi în regiunea *Yellowstone* au fost cei din vestita expediţie a lui Lewis şi Clark din 1804-1806 – Lewis Meriwether (1774-1809) şi William Clark (1770-1838) – exploratori americani; iar în 1908, un vânător şi meşteşugar în lemn, John Colter, întors din această expediţie, a trecut chiar prin ceea ce, în prezent, este Parcul Naţional Yellowstone.

Cei care mai exploraseră zona, mai ales pentru comerţul cu blănuri de animale, erau de la munte, specialişti în punerea de capcane pentru a prinde animale, dar „iliteraţi" – deci, n-au lăsat informaţii, cu excepţia unuia, Osborn Russell, care ştia să scrie şi să citească şi a lăsat un jurnal.

Comerţul cu blănuri s-a terminat prin 1840.

Între 1850-1870, a fost perioada mineritului în regiune. După terminarea goanei după aur, o expediţie în Yellowstone a fost organizată în 1869 de către D. E. Folsom, W. Peterson şi C. W. Cook, care a durat 36 de zile. Au urmat şi alte expediţii.

Parcul Naţional Yellowstone se întinde în statul Wyoming în partea de NV, cu mici porţiuni şi în statele Idaho şi Montana.

Are în jur de un milion de hectare, fiind situat la o înălţime între 1.600-3.400 m.

Geologii (Francis R. Boyd, Bob Christiansen) au descoperit că Yellowstone s-a format din lave vulcanice izbucnite acum 2,1 milioane de ani, 1,3 milioane de ani, respectiv 0,65 milioane de ani. Rocile poroase, întărite de cenuşă – numite tuf vulcanic – demonstrează acest lucru.

Exploziile au format căldări vulcanice. Într-un documentar TV pe canalul *Discovery*, specialiştii afirmau că nu e o chestiune „dacă", ci „când" va izbucni supervulcanul din Yellowstone – deoarece acesta *lucrează* în cicluri.

Curios că, asupra ecosistemului din Yellowstone acționează şi ghețari, precum *Ghețarul Teton* (la numai 4,5 mile (~7,2 km) depărtare sau cei de lângă Muntele Moran. Peste 10.000 de ape termale în Yellowstone, gheizere (3 %), bălți cu aburi, mâl bolborosind, infiltrări calde, izvoare şuierătoare şi fumegânde.

Doar 6 gheizere erup până la o înălțime de 30 m, în vreme ce majoritatea erup doar până la 3 m.

Peisaj în Yellowstone

Crusta planetei este mai subțire la Yellowstone (de cca. 64 km), în timp ce sub alte locuri este de 144 km. Deci, magma fierbinte din interior este mai aproape de suprafață.

★

Cutremurul din 17 august 1959 a intensificat activitatea gheizerelor.

★

Ursul negru şi ursul brun trăiesc aici. Capre de munte (migrate aici). Râsul. Un ecosistem bogat.

★

Două drumuri în parc erau închise: între joncțiunile *Madison-Norris* şi între *Canyon Tower-Roosevelt* din cauza vremii. Am traversat seara tot parcul, de la nord la sud şi am continuat până la oraşul *Jackson*, în estul statului *Wyoming*. 74,20 $ pe noapte la Hotelul *Ranch Inn*.

17 octombrie 2009

Din *Jackson*, se văd munții cu capete de zăpadă, parcă pudrați cu zahăr.

Munți în Yellowstone

Multe culori: gălbui, roşiatic, verzui, maroniu – panorame deosebite.

Următorul popas la *Super 8 Motel*, în orăşelul *Moab* (de la numele unui trib indian), statul *Utah*: 142 $ pe noapte!

Seara: lumini pe strada principală. Intrăm la un restaurant italian.

18 octombrie 2009

În Parcul Arcelor din Moab. 10 $ intrarea, de maşină. Se descărcaseră bateriile la aparatele de fotografiat şi a trebuit să ne întoarcem să cumpărăm altele.

Monumentul Național al Arcelor a fost declarat de preşedintele american Hoover, în 1929, iar preşedintele Nixon l-a transformat în Parc Național în 1971.

„Arcul Fragil” din Parcul Național al Arcelor, Utah

Primul drum pavat în Parcul Arcelor a fost construit în 1958. Parcă-s imagini nepământene.

Stânci înalte din gresie (piatră de nisip), ca o armată de statui. Sculpturi naturale (erodate). Seamănă cu nişte castele ruinate.

O veveriță cu coada-n sus... parcă e un şoricel.

Noi arce continuă să se formeze, iar altele se surpă (de la vânt, apă, gheață, temperaturi extreme, sare subterană). Au fost catalogate peste 2.000 de arce.

Triburile de indieni *Puebloan*, *Fremont* şi *Ute* au locuite în zona arcelor.

Spre sfârşitul secolului al XIX-lea, un veteran alb, rănit în războiul civil – John Wesley Wolfe şi fiul său Fred şi-au construit o cabană şi au trăit aici peste 20 de ani, ducând o viață primitivă.

★

La întoarcerea în New Mexico, ne-am abătut şi pe la *Four Corners* (Cele Patru Colțuri), unde este o piatră care marchează hotarul între patru state: Arizona, Utah, Colorado şi New Mexico.

★

Duminică seara, eram înapoi în *Gallup*, după un drum lung, lung, lung.

X.

UN OLTEAN LA PARIS

14 noiembrie 2009

În drum spre Franța, la conferința COGIS (*Cognitive Systems with Interactive Sensors*).

Albuquerque – Washington – Paris.

În primul zbor, m-am mutat lângă dr. Athanasis Chantis, cercetător în materie condensată (fizica stărilor solide), la *Los Alamos National Laboratory* (100 mile de la *Albuquerque*). Dânsul este o sumă de paradoxuri: grec după tată, rus după mamă, s-a născut în Uzbekistan, dar a trăit în Grecia. Îl auzisem vorbind ruseşte la telefon cu soția lui (ucraineancă).

Autorul, în avion, spre Paris

Athanasis călătorea în Danemarca, la *Aarhus* (al doilea oraş danez ca mărime, după *Copenhaga*), invitat şi sponsorizat de Universitatea de-acolo să conferenţieze despre cercetările sale (s-a specializat în semiconductoare).

Mă rezemasem cu capul de spătarul scaunului din față, obosit, dar el a venit şi m-a mişcat: „Hai în spate, că sunt locuri libere, să discutăm!”. Îi dădusem cartea mea de vizită.

Am discutat (am scris pe şervețele!) chestiuni generale de fizică, filosofia ştiinței. Amabil, deschis, modest – o plăcere să conversăm. Atât de prinşi în schimbarea de idei/păreri... încât au trecut cele trei ore de zbor fără să ne dăm seama:

- trecerea de la micro la macro nu e clară;
- cartea lui dr. Bohm despre mecanica cuantică (vezi şi *Efectul Aharonov-Bohm*) – felul cum Bohm a interpretat mecanica cuantică şi faptul că era comunist, i-au adus pierderea slujbei (într-o țară considerată *democrată!*);
- i-am spus cum e ridiculizată Ipoteza Smarandache (că nu există viteză limită în Univers);
- despre teoria universurilor paralele, aplicată în mecanica cuantică (diferită de interpretarea grupului de la Copenhaga – Niels Bohr);
- Principiul lui Heisenberg:

$$\Delta x \cdot \Delta p \geq \hbar$$

(incertitudinea poziției unei particule înmulțită cu incertitudinea momentului), unde $p = m \cdot v$, iar $\hbar$ este constanta lui Planck.

Dacă această incertitudine ar fi suficient de mare, distincția între obiecte ar fi vagă/neclară (!).

15 noiembrie 2009

La $6^{\underline{20}}$ dimineața, am ajuns în Paris. Am schimbat în aeroport 300 $ şi am primit 169 € (aproape jumătate!).

Am cumpărat un permis de circulat prin oraş: 49,50 €, pentru 5 zile (pe tren, RER – rețea expres regională, metrou, autobuz).

Pentru hotelul meu – *Stars Paris Arcueil Porte d'Italie*, cobor din tren la stația *Laplace*, după numele savantului francez Pierre Simon Laplace (1749-1827), cu lucrări în matematică, mecanică celestă, electromagnetism (vezi Legile Laplace).

Am făcut un duş şi am dormit toată ziua (după noaptea trecută, țintuit pe-un scaun în avion, stăteam ca stridiile).

Seara, m-am plimbat vreo două ore prin suburbia capitalei, Areveil. Toamnă, cu grămezi de frunze galbene căzute la pământ. Case vechi, înghesuite. Până în cartierul evreiesc (*Villejuif*), apoi mă întorc la hotel.

★

În avion, anunțuri privind gripa H_1N_1. În aeroport, afişe în franceză şi engleză (există zvonuri că-i propagandă globală sau că vor să bage frica-n oameni, sau că vor să vaccineze populația pentru a infecta lumea).

★

Televiziunea franceză. Înțeleg destul de bine, n-am uitat limba, deşi-s mai confortabil acum în engleză (după 20 de ani...). au şi-un canal porno, văd XXL – după $10^{\overline{30}}$ noaptea.

Apoi, filme americane subtitrate în franceză. Hollywood-ul domină lumea.

16 noiembrie 2009

Mi-am luat cu mine dicționarul francez-român / român-francez al Gheorghinei Haneş, dar e greu şi-l car în rucsac...

Pentru că noul meu aparat de fotografiat *Kodak* (*Easy Share M341*) de 12,2 megapixeli, tocmai cumpărat de la *Walmarkt* acum o săptămână (împreună cu baterie şi încărcător, care m-au costat aproape 200 $), nu merge – bateria s-a descărcat, deşi n-am folosit aparatul, iar încărcătorul nu poate fi folosit la prizele electrice franceze. Mi-am cumpărat rapid un *QuickSnap Fujifilm* de 7 €, cu 27 de poziții, care se

aruncă după ce-l folosești (dar nu e digital – va trebui, așadar, să scanez pozele).

Autorul, lângă Turnul Eiffel

Asist toată ziua la Secțiunea de Funcții a Conferinței COGIS.

★

La prânz, oferit de organizatori, stau la masă cu italienii (Alfonso Farina, cercetător în Roma, la Compania SILEX, care m-a inclus într-un proiect – denumit SYBILLA – ce l-am propus mai mulți comisiei Uniunii Europene, şi prof. dr. Francesco Firelli, de la Universitatea „La Sapienza" din Roma).

Un profesor universitar italian, cu vechime, ajunge la 4.500 € salariu lunar (mai mult decât mine în America, fiindcă dolarul e slab în prezent), dar plăteşte taxe 43 % (în vreme ce eu am reținere între 25-30 %).

Eu mai glumesc pronunțând cuvinte sau expresii în italiană, cu jovialitate.

– Câte limbi vorbeşti, Florentin? mă întreabă Alfonso.

– Mai bine, întreabă-mă câte limbi nu vorbesc!

Am băut cu italienii două sticle de vin roşu, franțuzesc.

★

Am prezentat articolul: *O clasă de reguli condiționale DSm*, scris când lucram la Forțele Aeriene Americane în cercetare (împreună cu Mark Alford, îndrumătorul meu de acolo). Este vorba despre un mod de probabilitate condițională subiectivă (nebayesiană). În program, mi-au tipărit un abstract greşit.

★

Seara, cu Pierre Emmanuel Doré, doctorand al lui Martin Arnaud, de la Universitatea din Brest. Se ocupă, în teza sa de doctorat, de extinderea de la nivelul discret la cel continuu, al funcțiilor de încredere/predicție (*belief function*), care sunt folosite şi în TDSm (Teoria Dezert-Smarandache).

Beau două beri numite „1664" (franceze) şi discutăm... ştiință. Dacă mai sorb încă o bere... încep să cânt! Mă bine-dispun la *PubCafé*, pe *Avenue Kléber*. Plătesc 17 € pentru numai două beri.

– Păi, e prea scump! exclam eu, oltean îndrăzneţ.

– Sunteţi la Paris, domnule, chiar în Centru!

Am cerut şi chitanţă – păstrez totul. Am cheltuit pe băutură mai mult decât pe mâncare, fiindcă avem masa de prânz oferită la conferinţă (din preţul înregistrării: 475 €, care la mine s-a tradus, împreună cu comisionul, în 751 $ pentru trei zile), iar dimineaţa îmi ajungea o plăcintuţă sau pizza de la *boulangérie* (brutărie, magazin cu produse de panificaţie).

Autorul şi Pierre Emmanuel Doré, într-un local parizian

Acum ştiu de ce oamenii beau şi-i înţeleg: să uite de viaţa asta mizerabilă şi fără sens, manipulată de cei bogaţi şi cu putere. Merg pe la conferinţele astea ca să-mi pun creierul la contribuţie, să nu lenevească. Să fiu permanent pus în situaţii de învăţare, asimilare şi creaţie.

Dimineaţa, pe la 8-9 şi seara, la $21^{\underline{30}}$, metroul parizian şi trenul RER, foarte aglomerate – stăm în picioare, chitiţi ca nişte chiftele. Multă lume pe străzi... ce bine, ce-mi place!

★

De la hotel, merg vreo 20 de minute pe jos, până la stația de tren „Laplace”, iau linia (RER) B în direcția Aeroportul „Charles de Gaulle”, iar la stația Denfert-Rochereau, schimb cu metroul pe linia 6, direcția *Étoile* (Steaua lui Charles de Gaulle) până la stația *Kléber*, apoi din nou pe jos vreo 15 minute, pe strada *l'Amiral Hamelin*, până la conferință, nr. 17.

Amiralul Ferdinand Alphonse Hamelin (1796-1864) a fost ministru al Marinei între 1855-1860.

Timp ploios, răcoros (bineînțeles că nu mi-am luat umbrela!), dar mă-nviorează.

★

Aflu cu tristețe de trecerea în neființă a lui Jean-Pierre Le Cadre, la 1 iulie 2009, profesor şi cercetător francez într-ale fuziunii, cu care mă împrietenisem pe la atâtea conferințe unde şi petreceam, pe la restaurante, împreună. Doctoranzii săi îl venerează.

Eu glumeam cu el (Jean-Pierre avea trei fete la vârsta de măritat):

– Poate ne-ncuscrim!

El zâmbea.

Fiii mei, „americani”(-zați), să se-nsoare, măcar unul dintre ei, cu o franțuzoaică. Dar n-a fost să fie!

17 noiembrie 2009

Franța e, totuşi, țara mea de suflet: prin limbă, cultură, artă, literatură – studiate încă din şcoală, în România.

★

Am întâlnit trei români: Mihaela Brut (de la Universitatea „Alexandru Ioan Cuza” din Iaşi, cu o bursă la Toulouse, care a prezentat o lucrare despre metadate folosind limbajul XML), Daniel Racoceanu (director la o companie din

Singapore, căsătorit cu o franţuzoaică, originar din Deva) şi Mihai Cristian Florea din Canada. Alte două nume figurau în program: Ana Maria Mânzat şi Bogdan Stănciulescu, dar nu au venit.

Când să urc în metrou, mi-am pierdut o mânuşă. A doua oară când pierd câte-o singură mânuşă, în sezonul acesta şi trebuie să-mi cumpăr din nou, altă pereche.

★

O prezentare interesantă a lui François Chaumette, director de cercetare la Universitatea din *Rennes* (I) la INRIA-IRISA (Institutul Naţional de Cercetări în Informatică şi Automatică – Institutul de Cercetări în Informatică şi Sisteme Aleatoare), despre felul cum *văd* roboţii.

★

Seara, la *Muzeul Vinului*, mergând pe jos. *Turnul Eiffel* luminând, strălucind noaptea ca o bijuterie uriaşă. Apoi „Trocadero", de unde cumpăr un turnuleţ Eiffel cu baterii, 5 €.

Muzeul Vinului este construit în galeriile carierelor de calcar exploatate în sec. XIII-XVIII pentru construcţiile capitalei. Aceste galerii au fost folosite ca depozite pentru vin de către călugării Mănăstirii *Passy* în secolele XVI-XVII. Revoluţia Franceză (1789) a dus la închiderea mănăstirii, în anul 1790, şi clădirea acesteia s-a ruinat. În anul 1950, trei dintre pivniţele boltite ale fostei mănăstiri au fost amenajate ca depozite ale Restaurantului „Turnul Eiffel". În anul 1984, ele au devenit proprietatea Consiliului Paharnicilor din Franţa (*Conseil des Échanson de France*), asociaţie creată în anul 1954 pentru promovarea celor mai bune soiuri franceze de vin, care le-a transformat în muzeu numele complet al instituţiei este: *Hruba Paharnicilor Franţei, Muzeul Vinului*.

Obiecte galo-romane: amfore, oale, sticle, tirbuşoane, foarfeci. Scene 3D cu munca viticultorilor.

Hruba Paharnicilor Franței, Muzeul Vinului – Paris

Muzeul este, de fapt, într-o pivniță, unde se află mese de lemn întinse, la care suntem serviți cu șase tipuri de vin franțuzesc (degustări).

Celebrul scriitor Honoré de Balzac (1799-1850), autorul ciclului *Comedia umană*, a locuit între 1840-1847 în această zonă, pe strada *Basse* (strada Joasă – intitulată astăzi *Raynouard* – scriitor, academician). Se ascundea sub nume fals ca să nu-l afle creditorii săi, iar casa avea pasaje secrete prin care să scape de vizitatorii inoportuni. Cică scria îmbrăcat într-o robă de călugăr, albă.

Şi Napoleon adora vinul (soiul *Chambertin*), chiar şi pe câmpul de bătaie consuma vin, pe care-l îndoia cu apă; la *Bergerac*, lângă *Bordeaux*, am participat, în 1992, la o sărbătoare a poeziei şi a vinului!

Louis Pasteur (1822-1895), la cererea împăratului Napoleon al III-lea, a identificat bacteriile care provoacă maladiile vinului, pentru a ameliora conservarea acestora.

Regele Philippe Auguste, în sec. XIII, prefera vinul alb, produs în *Île de France* (oraşul *d'Argenteuil*).

S-au descoperit vase de păstrare a vinului, datate încă din Epoca Bronzului, în bazinul mediteranean (Italia romană, Galia, Grecia, Creta, Egipt, Anatolia).

Sfântul Vincent, care a fost martirizat de romani în anul 304, iar relicvele i-au fost aduse din Spania în sec. VI, este considerat protectorul viilor în *Île de France*.

În religia creştină, vinul reprezintă sângele lui Hristos, proclamat ca atare la consiliul din *Latran*, în 1215.

Prin distilarea de două ori a vinului, s-a produs băutura numită *cognac* (spiritul vinului): care e pur, incolor, de 70° şi cu arome.

★

M-am întors la hotel după miezul nopţii. Plecasem grăbit, fiindcă metroul şi trenul RER circulă până la unu noaptea. Am avut noroc şi-am apucat ultimul tren RER din *Burg-la-Reine*, la ora $00^{\underline{18}}$.

★

I-am spus lui Éloi Bossé c-aş vrea să mă mut în Franța, să lucrez la un laborator de cercetare (şi să predau) în fuziunea senzorilor.

– Oh! exclamă Éloi, venirea ta în Franța ar fi o problemă pentru securitatea acestei țări (!).

Colegii de la masă au izbucnit în râs. Éloi tot cu glumele şi calamburile în limba franceză. La o conferință de fuziune, organizată la Bucureşti de NATO, el a exclamat: *J'ai bu-caresse*! (joc de cuvinte sexy: *j'ai bu* = eu am băut; *caresse* = mângâiere – dar totodată *Bucarest* = Bucureşti).

18 noiembrie 2009

Deşi mai vizitasem de două ori Parisul (în 1992 şi 2002), nu urcasem niciodată în simbolul (mascota) oraşului: Turnul Eiffel. 13 € cu ascensorul până-n vârf. Am coborât la etajul 2, unde se schimbă liftul. Se văd Sena, clădirile frumoase. Mi-era o frică până sus, dar acolo totul e îngrădit.

Încep să devin bătrân pentru lumea asta. Turişti de tot felul. Parisul are 26.000.000 vizitatori pe an.

★

Turul capitalei cu autobuzul (*les cars rouges*), 24 €. Poți coborî oriunde ca să vizitezi şi apoi urci în următorul autobuz (timp de două zile). Un frig, sus, pe terasa autobuzului, de-mi înghețaseră mâinile! Două ore durează turul, dacă stai continuu.

Şcoala militară.

Hotelul Invalizilor (din sec. XVII).

Domul Invalizilor.

Muzeul Rodin (contemporanul lui Brâncuşi).

Bulevardul Invalizilor.

Sediul companiei aeriene *Air France*.

Podul *Alexandre III* (peste Sena).

Autorul, în Paris

Place de la Concorde.

Muzeul *Louvre* (l-am vizitat înainte).

Oraşul parcă e tot numai dantele (aşa arată clădirile, cu multe înfloriturі – stil baroc gotic).

Opresc la Catedrala *Notre-Dame*; intrarea gratuită. Pun şi eu o lumânare (2 €), dar la Muzeul Trezoreriei, din Catedrală, plătesc 3 €, ca să văd minunile lumii.

Cerşetori la intrarea în catedrală (m-am întrebat dacă nu cumva sunt ţigani din România).

Mi-e foame şi cumpăr un *sandwich* de 3,80 € (cu salam, brânză şi puţine vegetale).

Continuu turul Capitalei.

Hotel de Ville (Primăria).

Palatul Justiţiei.

Cartierul Latin (unde se află celebra Universitate Sorbona, absolvită în sec. XIX-XX de către mulţi tineri

aristocrați români, care au contribuit apoi la modernizarea României).

Înghesuială de maşini pe străzi (ce greu e de condus!).

Hotelul Monedelor.

Institut de France.

Buchiniştii de pe malul Senei.

Muzeul Orsay.

Café de la Paix.

Opera din Paris (frecventată de Napoleon al III-lea – împărat între 1852-1870).

Théâtre de Guignol (teatrul de păpuşi).

Autorul, pe terasa de la etajul al doilea al Turnului Eiffel

Celebrul şi luminosul bulevard *Champs-Élysées*, cu pomi înalți și drapele agățate prin crengi, lume pe trotuare.

Arcul de Triumf (conceput de Napoleon, care n-a mai apucat să-l vadă, fiindcă a murit în exil, pe Insula Sf. Elena, în anul 1821).

Curios că englezii şi americanii îl prezintă pe Napoleon alături de Hitler, ca un răufăcător, în vreme ce francezii îl venerează ca pe un mare erou şi făuritor de imperiu (desigur, fiecare interpretare după interesul său – *istoria e curva politicii* (!); cine a spus această butadă ?).

Place du Trocadero.

Turnul Montparnasse.

★

Prin tunelul metroului, un afiş mare cu filmul lui Michael Moore (pe care va trebui să-l vizionez şi eu, când mă întorc în State): *Capitalism: A Love Story*, ce va rula în Paris începând din 25 noiembrie, anul acesta. Îmi place Michael Moore: el apără clasa de mijloc şi pe cea de jos. A scos şi curajosul documentar: *Fahrenheit 9/11*.

19 noiembrie 2009

În drum spre Aeroportul „Charles de Gaulle”, schimb trenul RER în dreptul stadionului de fotbal „Saint Denis”, unde naţionala Franţei a remizat, 1-1, cu naţionala Irlandei, cu un gol marcat de William Gallas după ce Thierry Henry atinsese balonul cu mâna (*mâna lui Dumnezeu*, cum ar fi zis Maradona). În tur, fusese 1-0 pentru francezi. Şi Franţa se califică, după baraj, la Campionatul Mondial din Africa de Sud (în 2010).

★

Pe drum, am luat să citesc o revistă gratuită – „Dossier” (Dosar) din staţia de metrou/tren.

XI.

ÎN MAREA CARAIBILOR

Decembrie 2009

Înaintea plecării în afara Statelor Unite, trebuie să anunț la bancă, cu câteva zile înainte, pentru a lua bancnote curate (nejerpelite, nemâzgălite, neşterse, nescrise, neşifonate, nerupte) – altfel risc să nu-mi fie acceptate în străinătate.

Bineînțeles, şi o carte de credit (*VISA,* ori *MasterCard*). Caut să-mi las toate problemele rezolvate:

- două articole de fizică împreună cu Vic (Christianto), convertite în LATEX pentru „Progress in Physics" – unul despre idei privind Hadronul, altul extinzând ecuațiile lui Maxwell în spațiul bicuaternionic;
- plătirea cărților de credit (dacă întârzii, mă penalizează);
- raportarea gradelor (mediilor semestriale) ale studenților;
- pus benzină la maşină, să mă țină dus-întors, pân' la aeroport, în Albuquerque;
- scanarea şi expedierea (lui Jean) foilor pe care am investigat decondiționarea regulilor de fuziune PCRS, dar şi idei referitoare la greutatea (importanța) surselor de informații (în robotică) şi cum să le combini;
- terminarea articolului despre unificarea algoritmilor de filtrare în fuziune, plus folosirea logicii neutrosofice în segmentarea şi procesarea imaginilor (tot în fuziune), sub îndrumarea lui Mark Alford – tot în cadrul unei burse (*grant*) date de Forțele Aeriene;
- bagajul excursiei – pe care îl las din nou pe ultima sută de metri – etc.

Înainte de plecare, telefonasem la Bălceşti, mamei:

– Mă duc în Marea Caraibilor.

– Dar ce mai cauți şi pe-acolo? Cheltui banii degeaba!

– Păi... pentru ce trăiesc!?

17 decembrie 2009

Sculați la $1^{\underline{30}}$, noaptea.

Vreo două ore pân' la aeroport, în Albuquerque, cu mașina prin imperiul întunericului.

Parcă am nisip în ochi și cearcăne adânci. Trafic rar pe autostradă, mai mult camioane lungi. Ating 95 MPH (mile pe oră – 150 km/h), mult peste limita permisă.

Aseară n-am putut să adorm... Noapte bună, în avion, acum, de dimineață, spre Dallas.

Apoi spre *Montego Bay* în Jamaica – 3 h și 35 min.

★

Mi-am luat 10 schimburi de haine, să-mi ajungă pentru 21 de zile. Câte 2 zile pentru fiecare schimb. În apartament a trebuit să lăsăm temperatura la 55 °F (~ 13 °C) ca să nu se spargă conductele de apă la frig. La întoarcere, curentul electric m-a costat 128 $!

★

La *Montego Bay*, al doilea oraș ca mărime din Jamaica, 32 °C! Iar noi, cu căciuli și scurte cu cojoace (eu îmi luasem și mânuși)!

★

Zburasem cu un *Boeing 737*, la *software*-ul căruia lucrasem și eu când eram inginer la *Honeywell* (1990-1995), la testări și programări (în *Assembly*, *Pascal*, *C++*).

Insula – muntoasă și verde, cu case printre pâlcuri de copaci; limbi de pământ intrând în apă.

Lilia face poze din avion, cu noul meu aparat digital FUJI. Am un card de 16 GB și au intrat în el peste 3.100 de poze din această excursie!

În aeroport, inscripții în engleză și în spaniolă...

Very Merry Christmas! (Un Crăciun foarte fericit!)

Vameșii nu ne dau voie să trecem, cică n-avem rezervare de cameră. Fiecare țară cu regulile ei! Ne-au trimis la

o agenție, chiar în aeroport, care ne-a făcut rezervare la Hotel „Gloriana”, un kilometru şi jumătate de aeroport, 46 $/noapte, camera 125 de la etajul al treilea.

Rata de schimb 1$ american = 80,05 dolari jamaicani, dar peste tot, putem plăti direct în valută.

O formație neagră de muzicanți, îmbrăcați în roşu, cântă.

Taxiul: 10 $ până la hotel.

★

Te-agață vânzătorii peste tot. Şi nişte prețuri mai mari ca-n America! Fostele colonii engleze sunt scumpe.

★

Flori multe, climă tropicală şi cald.

4 $ intrarea pe plajă.

Lilia arată ca o artistă în poză!

★

Mă’, cum dracu’ merg maşinile astea? Mă uit şi nu văd şoferul! Când colo: circulație pe stânga şi volanul pe dreapta, ca-n Anglia.

Pe Plaja *Groovy* din *Montego Bay*, luăm o gustare la restaurant – preț ridicat.

Am fost pe destule litoraluri, pe 3-4 continente, dar cel mai mult mi-a plăcut (fără nicio chestie de patriotism) la Marea Neagră; Eforie Nord a fost plaja mea preferată. Parcă mai îngrijit, mai animat şi plin de viață.

Mi-amintesc de „gogoaşa înfuriată” cu ciocolată (dulce ca mierea, caldă), de peştişorii mărunți, prăjiți, ce-i ronțăiam şi-i înghițeam ca pe semințe, de porumbul copt, ori bând bere şi mâncând mici la terasă.

★

Țânțarii trag la Lilia (are pielea mai albă) – de mine nu le place! O pişcă şi piş-piş-că!

★

Muzica lui Bob Marley, peste tot. Şi marca lui pe tricouri, obiecte de artă. Bob Marley a devenit legendă. El simbolizează această insulă.

★

La piscina hotelului, ne dăm în scrânciob.

– Ia tot ce poți de la viață! o îndemnase Nia Tamara din Italia, pe Lilia, la telefon. Noi ieşim pe unde putem din *Gallup* (oraşul, de fapt, orăşelul nostru de reşedință), să scăpăm de izolare.

18 decembrie 2009

Ne simțim ca-ntr-un cazan cu aburi. Cleioşi, ca-n Miami. Pielea umezită, întinsă. Părem mai tineri.

Fără alergie, fără sânge curgând din nas, fără uscăciunea deşertică.

Când am văzut prima dată un palmier (în Maroc, prin 1982, când plecasem să predau în franceză ca profesor cooperant de matematică) îmi venea să-mbrățişez tulpina lui!

Clima te moleşeşte, bagă o lene-n tine, de-ai sta numai tolănit pe plajă.

★

Lilia bea de se umflă, suc de nucă de cocos (între 0,90 ¢ şi 1 $ bucata).

★

Un alt fruct local de care mai consumasem: *ackee* (un fel de castană, cu gust lăptos, dulceag). Căzuseră din copac pe iarbă, lângă trotuar.

★

Încep să fiu prea bătrân pentru lumea asta, pe care n-o mai înțeleg.

★

La tropice, e ca-n paradis: flori grămadă, plante exotice. Căldură şi moleşeală de te leneveşte şi nu poţi face nimic.

Baie în piscina hotelului.

O pasăre (măiastră) a ciripit toată noaptea – Lilia n-a putut să doarmă, şi-a băgat tampoane în urechi.

19 decembrie 2009

Închiriem un taxi pentru o zi: 120 $ şi mergem la *Ocho Rios* (Opt râuri – în spaniolă), orăşel înspre est, la 87 km. Pe şofer, îl cheamă Zipp.

Ţi se pare că vehiculele merg de-a-ndoaselea, pe stânga! De aceea, la unele maşini, în cabină e scris *Drive Left*! (Mergi pe stânga!), pentru ca să menţină trează atenţia conducătorilor auto, mai ales a celor obişnuiţi să meargă pe dreapta.

★

Curat. Verde.

Palmieri plantaţi pe autostradă. Condominioane la peste ½ milion de dolari în districtul Rosal (cică americanii bogaţi cumpără apartamente aici, pentru vacanţe).

★

E greu de înţeles accentul lor creol (*patwa* în engleză, *patois* în franceză – se zice).

★

– *We' y ago*? (se pronunţă *u ia gău* – şi înseamnă *Unde te duci?*)

În engleza literară, ar fi: *Where are you going*?

★

Insula are cutremure şi uragane (care omoară oameni şi fac distrugeri materiale). De-a lungul străzii – plantaţii de banane, de trestie de zahăr, de papaya, de cafea, de nuci de

cocos, de bumbac. Jamaica exportă zahăr, cafea, bumbac, papaya, nuci de cocos, *yam* (cartof dulce).

Vizităm o plantație de banane. Turismul le aduce mari venituri, dar în sezonul ploios (aprilie-noiembrie), acestea sunt mai scăzute.

Cea mai săracă țară din Marea Caraibilor, este Haiti (fostă colonie franceză). Haitienii vin ilegal, pe bărci, în Jamaica. Sunt și mulți doctori cubanezi aici

Șoferul se plânge că guvernul lor a mărit taxele, chiar și pentru pescuit.

★

Insula Jamaica este descoperită de Columb, în anul 1494, dar colonizată slab de spanioli. În 1655, este cucerită de englezi, iar între 1866-1884 este plasată sub administrația directă a Coroanei Marii Britanii. Mișcarea pentru autonomie se dezvoltă în perioada 1938-1940.

★

În 1655, Oliver Cromwell (1599-1658), Lordul Protector al Angliei (de la decapitarea regelui Charles I în 1649, până în 1658), a trimis o expediție în Marea Caraibilor, condusă de amiralul Penn și generalul Venables, pentru a cuceri cetatea Camagüey din Cuba. Spaniarzii reușesc să respingă însă atacul englez, deoarece aveau fortificații puternice.

Penn și Venables, de teama lui Cromwell, ocupă insula apropiată, Jamaica, mai puțin apărată de spaniarzi. Britanicii transformă apoi Jamaica într-o vastă plantație de zahăr. Muncită cu sclavi negri, aduși din Africa.

Marea Britanie devine, prin anul 1730, țara cu cel mai mare trafic de sclavi din lume: din totalul de 12.000.000 de africani luați în sclavie, cca. 3.400.000 erau comercializați pe vasele britanice.

Proprietarii de plantații se îmbogățesc enorm. Un sclav era vândut la prețuri între 25-300 lire sterline. În special scoțieni şi irlandezi emigrează în Jamaica, ocupându-se cu industria zahărului, deoarece în Regatul Unit al Marii Britanii, aceştia erau hărțuiți de către englezi.

Populația indigenă a pierit datorită bolilor aduse de europeni, iar europenii erau neobişnuiți virusurilor tropicali.

Spre sfârşitul secolului al XVIII-lea, existau 830 proprietăți de trestie de zahăr.

Jamaica îşi cucereşte independența la 6 august 1962, dar rămâne membră a *Commonwealth*-ului, care cuprinde fostele posesiuni ale Imperiului Britanic (cu excepția Mozambicului – fostă colonie portugheză – membră a Comunității Țărilor de Limbă Portugheză şi observator în Organizația Internațională a Francofoniei!) ce manifestă un fel de solidaritate între ele.

În prezent, există cca 12.000 ferme de trestie de zahăr, independente, cu o producție totală medie, de 213.775 t anual.

★

– Vreți să fumați ceva în cameră? suntem întrebați discret. E vorba de droguri: *marijuana* sau *ganja* locală. Se vinde şi cocaină.

★

Am făcut un popas la *Rio Bueno*, să facem poze.

★

Unei plantații, ca să producă banane, îi trebuie nouă luni (cât unei femei pentru naştere!).

★

Oprim la *Parcul Columb*, pe malul mării, lângă Golful Descoperirii (în care a ancorat Columb, când a descoperit Jamaica, dar l-a denumit *Portul Uscat*).

Obiecte de pe vremea colonizării spaniole (de-acum cinci secole).

O canoe, o răşchitoare. Răcitor de apă prin calcifiere. Tăietor de iarbă pentru vaci.

Moară de apă.

Un scripete din sec. al XVI-lea. O ancoră. Un clopot.

★

Trecem pe lângă o instalație tehnică de extras bauxită pentru obținerea aluminiului (a unei companii americane).

Bauxita este un minereu (rocă) format dintr-un amestec de minerale în care ponderea cea mai mare o au compuşi de aluminiu. Bauxita şi alumina (oxidul de aluminiu) sunt surse importante de venit pentru Jamaica, țara fiind pe locul al patrulea din Lume la rezervele de bauxită.

Autorul, în Parcul „Columb” – Jamaica

★

Cumpărăm nişte fructe verzi şi mari, *calabash*, cam cleioase.

★

La *Grota Verde*.

20 $ intrarea, de persoană, pentru un tur de 45 de minute. Intrăm cu căşti de mineri pe cap.

S-au cuibărit aici mulți lilieci; fâlfâie deasupra capetelor noastre.

În 1655, când englezii au cotropit Jamaica, guvernatorul spaniol, Don Cristobal, s-a ascuns aici. De asemenea, o parte din populația locală neagră s-a refugiat în această peşteră, formată de apă, care are o lungime de 10 mile şi suprafața de 28 de mile pătrate, iar adâncimea – de 13 m.

Liliecii ies noaptea să caute fructe, până la o distanță de 7 mile.

În timpul Primului Război Mondial, aici a fost ascuns romul, preparat din trestie de zahăr.

Nu cu mulți ani în urmă, peştera fusese transformată în club de noapte. Guvernul însă, l-a interzis, pentru că se distrugeau pereții.

Grota e făcută din calcar şi are răspunderi la suprafață. Întrucât *guano*-ul (dejecțiile liliecilor) conține fosfor, azot şi sulfat, era folosit de pirați pentru explozibilul de la tunuri.

Este folosit şi în medicină, iar saliva liliecilor este, de asemenea, curativă, utilizată împotriva unor boli.

În grotă, a fost turnat un film cu renumitul actor (de pe vremea când eram eu copil) Roger Moore, în 1973, jucând rolul lui James Bond. Pelicula se numea *Live and let die* (în traducere liberă: *Trăieşte şi poți să mori*).

★

Pe insulă, trăiau triburi amerindiene (indieni veniți din America de Sud: Brazilia, Peru, Columbia, Venezuela, Guyana, Surinam), denumite *arawak*.

Erau oameni mici de statură, amintindu-mi de liliputanii din *Călătoriile lui Gulliver* – roman fantastic şi satiric, de Jonathan Swift (1667-1745), scriitor irlandez.

Autorul şi soția, Lilia, în Grota Verde – Jamaica

Triburile *arawak* se află acum într-un proces de extincție. Ei se hrăneau cu reptile mici şi cu guano. Aveau fruntea lată şi nasul plat, gâtul lung.

Peştera se întinde şi sub apă, unde-s mulți peştişori, şi are legătură cu lacul. Aici, trăiesc un milion de lilieci. Un liliac consumă o mie de insecte pe noapte.

Alge, şerpi, guşteri. Există şi mamifere, manguste (în spaniolă *mangosta*), care mănâncă şerpi (parțial, rezistenți la venin).

★

A început să bureze. O ploaie tropicală, caldă.

Îmi aminteam de Peştera Muierii din Polovragi, județul Gorj, unde am fost în tabără când eram în clasa a şaptea. Aici se ascundeau în special femeile şi copiii când năvăleau turcii; bărbații erau plecați la oaste, să lupte.

Autorul şi soția, în Jamaica

Analog, sub Kiev, în Ucraina, existau catacombe unde populația s-a ascuns de nemți în timpul celui de-Al Doilea Război Mondial.

★

Cuba este la 90 de mile de Jamaica.

★

Denumiri mixte: *Negro River* (*negro* = negru, în spaniolă, *river* = râu, în engleză). Două civilizații coloniale intersectate.

★

Pentru indigenii *arawk*, raiul se numea COYABA.

★

La *Cascada lui Dunn*.
Copaci cu multe crengi (*Banyan*), lați.
A fost cea mai grozavă aventură!

Autorul, lângă un palmier

Am urcat prin apa râului, pe stânci, înspre izvoare. Uzi leoarcă (Lilia a şi căzut/alunecat de pe nişte pietre), ferindu-ne doar aparatul de fotografiat.

★

În orăşelul *Ocho Rios* vedem o panoramă din grădina Parcului *Thaw*.

Un copac mare şi bătrân, ca-n poveste!

Lilia se schimbă de haine – dar eu n-am fost prevăzător.

★

Când vedeam prin filme acțiuni prin junglă, cu plante şi animale tropicale, aşa-mi plăceau!...

E atât de minunat să te retragi la pensie în zona caldă... dar e extrem de scump.

Numai flori, flori... galbene, roşii, mov, roz... ca-n Paradis.

Autorul, răcorindu-se cu lapte de cocos

★

Taxiul ne readuce la hotel.

50 km/h viteza în oraş, 80 km/h viteza în afară, iar în sudul insulei, pe autostradă, 120 km/h.

★

Cumpărăm (2,5 $/100 g) rom jamaican (*Appleton*). Lilia e moartă după sucul de nucă de cocos – şi se umflă-n fiecare zi cu câte 2-3 porţii (după care merge des la...!).

La sfârşitul lui decembrie, când e gerul Bobotezei în România, noi facem plajă la soare şi baie-n Marea Caraibilor! Raiul Pământului!

Şi-o muzică vocală se-aude-n surdină...

Noaptea, dormim dezbrăcaţi complet, plini de năduşeală (e aerul prea umed, cleios).

20 decembrie 2009

De data, asta mi-am luat schimburi: cămaşă, şort de baie, prosop şi mergem în excursie, în satul lui Bob Marley (costă 120 $ taxiul, tocmit pe toată ziua).

De dimineaţă: micul dejun la hotel (7 $). Până nu demult, acesta era inclus în preţul camerei, însă condiţiile se înrăutăţesc (se scumpesc) pe zi ce trece.

La fel şi cu avioanele, în care ni se dădea mâncare consistentă şi pe distanţe mici de zbor: acum trebuie să plăteşti pentru un *sandwich*.

★

Aeroportul din *Montego Bay* a fost închiriat de o companie canadiană pe timp de 30 de ani (mă gândeam: uite, aici se închiriază până şi... aeroporturile!).

★

De la *Discovery Bay*, mergem 14 Km pe drumuri de ţară, spre *Brow's Town* (oraşul lui Brow)... ca-n junglă: înierbat, îmburuienat, înfrunzit peste tot, dens, drum îngust şi

şerpuitor pe coline – de ameţeam la cap! – ploaie, ceaţă, iar eu scriam de zor în maşină şi mă zgâlţâia caroseria...

Autorul, la masă, în Jamaica

Ferme, culturi de varză, cartof dulce (*yam*). Uneori, nu înţelegeam ce zice şoferul Zipp, cu accentul său creol, iar el, probabil, nu înţelegea accentul nostru est-european!

★

La casa părintească a lui Bob Marley (născut la 6 februarie 1945), ghid e chiar un verişor al său.

Expoziţie de ziare vechi. Poze, video despre marele cântăreţ (care a impus un stil de muzică neagră) – lansat de britanici în toată lumea.

Sunt frumoase cântecele lui Bob Marley şi ale formaţiei sale, *The Wailers* – dar după ce le asculţi de câteva ori, te saturi (ca de altfel, de orice muzică sau film repetate). Morminte ale

membrilor familiei: mama sa: *Wolete Maskel* (1926-2008) care a murit în Miami, un frate de-al său, Antonio.

Numele de domnişoară al mamei sale, jamaicană de origine africană, era *Cedella Malcolm*. După căsătoria sa cu *Norval Sinclair Marley,* a luat numele soţului, iar după a doua sa căsătorie s-a numit *Cedella Booker*. Pe mormântul ei este scris numele său religios, care se traduce: *Fiica Sfintei Cruci*. Ca şi fiul ei, a devenit adepta mişcării religiose *Rastafari* (sau, mai pe scurt, *Rasta*), de origine creştină, apărută după anul 1930 în Jamaica. Adepţii ei îl venerează pe *Haile Selassie* (în traducere, Puterea Sfintei Treimi), împărat al Etiopiei (între 1930-1936; 1941-1974), pe care îl consideră „Dumnezeu încarnat", „Hristos venit a doua oară pe Pământ" pentru a-i elibera pe negri şi a-i readuce în Africa (Raiul fiind în... Etiopia).

Tatăl său era alb, englez, administrator la plantaţie, iar mama sa – negresă, fiica unui modest dar respectabil proprietar de pământ şi de băcănie, precum şi lecuitor cu plante („doctor de tufiş" – în folclorul negru jamaican) din satul *Nine Miles* (Nouă Mile, indicând distanţa până la cel mai apropiat oraş).

După căsătorie, tatăl, care avea 50 de ani, şi-a părăsit soţia gravidă şi şi-a văzut foarte rar copilul, dând un foarte mic ajutor material familiei, până la decesul său la *Kingston*, capitala Jamaicăi, în anul 1955, la vârsta de 60 de ani, când Bob avea 10 ani.

Mama lui s-a recăsătorit şi a făcut şi alţi copii. În casa aceasta, el a fost adus de la câteva luni şi a crescut până la 13 ani. Bob medita aici. Fuma şi *marijuana* (ca să-l inspire în creaţie).

Casa Memorială „Bob Marley”

Am văzut şi camera cu un singur pat, unde locuia. Apoi bucătăria (îmi amintea de căsuța lui Creangă din Humulești, unde mă dusese mama când eram mic - încă nu eram la şcoală). Ne-am descălțat la intrare.

Mormântul lui Marley (decedat tânăr, în 1981, din cauza unui cancer la picior... o rană netratată) era făcut din marmură de Etiopia. Bob a avut 11 copii cu 7 femei (ne-a spus ghidul). Melodia sa: *One love, one heart...* (*O dragoste, o inimă...*).

Tatăl său a murit în Războiul Coreean (1950-1953) dintre Coreea de Nord – susținută de țările socialiste (China şi URSS în special) şi Coreea de Sud – susținută de țările vestice (SUA, Franța, Marea Britanie, Benelux-ul şi Turcia). Războiul s-a terminat prin recunoaşterea celor două state distincte: Coreea de Nord şi Coreea de Sud.

La terminarea vizitei, ghidul nu se ruşinează să ne ceară direct, pe faţă, ciubuc! Şi ne obligă, chiar!

★

Mashatti este un cuţit lung cu care se taie crengile arbuştilor de pe marginea drumurilor.

★

Ne-am întors la hotel prin alt orăşel (Clermont), unde drumul era mai lin, fără multe pante.

★

Bob Marley a fost şi religios. Modul său de a trăi se numeşte RASTA, sau RASTAFARI, credinţă la care s-a convertit, împreună cu formaţia sa muzicală, în anul 1966, în care împăratul Etiopiei, *Haile Selassie*, a vizitat Jamaica (peste 100.000 de adepţi ai credinţei au fost la aeroportul din *Kingston*, capitala insulei, iar ziua vizitei, 21 aprilie, a fost proclamată de ei sărbătoare, numită „Ziua Coborârii pe Pământ").

„Ras" era titlul nobiliar, echivalent cu „Prinţ", purtat până la încoronare de către cel care a devenit împăratul Etiopiei. El se numea *Tafari Makonnen*. Deci, numele mişcării religioase înseamnă, *Prinţul Tafari*, în limba *amharic* (de origine semitică, limba statului etiopian).

La 4 noiembrie 1980, Robert Nasta Marley, care din copilărie şi-a ales prenumele „Bob" (diminutivul de la Robert), bolnav de cancer în stadiul final, s-a botezat, la Biserica Ortodoxă Etiopiană din *Kingston*, cu numele religios *Berhane Selassie* (Lumina Sfintei Treimi).

Şi credinţele acestea sunt, unele, bizare – impunând diverse restricţii. Adep□ii *Rastafari* sunt vegetarieni, nu beau vin (doar bere). La *sikhism* (în India), de pildă, bărbaţii nu trebuie să-şi taie părul (îşi înfăşoară capul cu turbane). La musulmani, femeia trebuie să-şi acopere părul de pe cap etc.

★

La delfini şi rechini.

45 $ intrarea, de persoană.

Facem poze cu o iguană pe spate. Apoi cu... piraţi ai Caraibilor! Spectacole cu rechini mici (pe care dresorii îi ţin pe genunchi în apă, îi întorc cu burta în sus).

Am vâslit şi eu la un caiac.

Celelalte distracţii (spectacole) n-au mai funcţionat – din cauza vremii, ni s-a spus. Dar preţul de intrare în parc, a rămas acelaşi!

M-am certat cu o tipă la casierie, cerând o parte din bani înapoi...

21 decembrie 2009

Cu un taxi, mergem de la Montego Bay (această denumire este rezultatul anglicizării numelui spaniol *Manteca Bahia*, adică, „Golful Unturii" – numit astfel deoarece aici se producea untură de porc în cantităţi industriale) până la Kingston (capitala statului Jamaica): 180 Km, 2,5 ore, 100 $ (pentru două persoane).

La radio – ştiri. Raul Castro acuză administraţia Obama că distribuie echipamente ilegale, de ascultare prin satelit, cubanezilor. Crainicul vorbeşte perfect engleză, fără accent – pe când omul de pe stradă e greu de înţeles.

★

E plin sezon... şi în Jamaica n-au turişti. Din cauza crizei, se plânge şoferul.

Plouă şi plouă de două zile, întruna. Plouă pe rupte!

★

Ne orientăm pe loc. Schimbăm planurile, după împrejurări (unitate în divergenţa noastră). Drum greu, îngust, muntos, neregulat spre *Kingston* (numele este o contracţie a expresiei englezeşti *King's Town,* care înseamnă „Oraşul Regelui").

Traseul de-a lungul ţărmului ar fi fost mai lung, dar mai bun.

Trecem prin Oraşul Spaniol (*Spanish City*).

★

Oprim să cumpărăm fructe exotice: *jackfruit* (nu ştiu cum să-l traduc – galben, dulce); măr jamaican – roşu, acru (cu un sâmbure mare, cafeniu şi păros, înăuntru).

Plantații de trestie de zahăr.

★

Sucul de *coconut* se transformă (când se coace) în miezul alb al nucii de cocos.

În Kingston, am înnoptat la un hotel, *Indies* (la intersecția oselelor *Trafalgar* şi *Holborn*), 75 $ de cameră.

Seara, am vizionat un film cu Bruce Lee la televizor şi am mers pe jos la Supermarketul „John R. Wong". O muzică îndrăcită, rapidă, volburoasă afară, ne scoală din somn.

22 decembrie 2009

La *Muzeul „Bob Marley"*, simbolul şi legenda Jamaicăi.

Culorile sale preferate:

- verde, pentru plantații;
- galben, pentru soare;
- roşu, pentru sânge.

Un citat mare în curtea casei sale muzeu: „Oamenii fără cunoaşterea trecutului istoric, a originii şi a culturii lor, sunt ca un pom ce n-are rădăcini" (*Marcus Garvey*).

Robert Nesta Marley s-a născut la 6 februarie 1945, în *Rhoden Hall*, *Nine Miles*, *Parohia St. Ann*, *Jamaica*.

A scos primul album muzical în 1972, denumit *Catch a Fire* (*Aprinde focul*), cu grupul său, *Wailers*. Alte albume: *Exodus* (*Exod*), *Kaya*, *Confrontation* (*Confruntare*), *Uprising* (*Răscoala*), *Survival* (*Supraviețuire*), care impun stilul său numit *raggae*.

A murit la 11 mai 1981.

Înainte de a primi Ordinul de Merit al Patriei (care-i fusese acordat la 20 aprilie 1981).

A fost botezat de Biserica Ortodoxă Etiopiană, cu numele religios pe care l-am menționat mai înainte: „Lumina Sfintei Treimi" (*Berhane Selassie*). Prin aceasta, el a intrat în contradicție cu ideea de bază a credinței RASTAFARI – divinizarea împăratului *Haile Selassie (Puterea Sfintei Treimi)*, pe care Biserica Ortodoxă Etiopiană nu o acceptă şi o consideră erezie.

Muzeul a fost construit chiar în locul unde activa formația sa muzicală. 20 $ intrarea.

La restaurantul muzeului, ne autoservim (gratuit) cu câte o cafea îndulcită cu zahăr brun (de la trestia de zahăr).

Truck-ul său din 1976 este expus în curte.

Una din maşinile lui Bob Marley

Complexul muzeal este administrat de Rita Marley, cântăreață și ea, una din nevestele sale *oficiale* (!) cu care a făcut patru copii

Lui Bob, îi plăcea să joace fotbal. Accidentat la picior, pe care n-a vrut să-l amputeze din cauza credințelor sale religioase, cancerul i s-a urcat la creier și cântărețul a decedat.

Și chitara sa prezentată (Bob a fost un autodidact).

Guvernul francez celebrează ziua lui de naștere (la 50 de ani – post-mortem), aducând o statuie cu un leu, care este expus afară, în spatele statuii cântărețului. Leul este un simbol religios important: la evrei, este simbolul tribului israelit al lui Iuda; la creștini, este simbolul lui Iisus; în credința *rastafari*, leul îl reprezintă pe… împăratul *Haile Selassie*.

Avem o ghidă care ne explică.

★

Plouă iar și ni se dau umbrele.

Bob Marley a cumpărat casa din Kingston în anul 1975. Are și înregistrări pe discuri de aur. Vizităm o expoziție cu fotografii și extrase din ziare despre concertele sale.

Cel mai vândut album al său, *The Legend* (*Legenda*): 1.200.000 exemplare.

În total, a scos 14 albume. A impus un stil „negru” în muzică, îndrăgit pe tot Globul. *Exodus* a fost numit „Albumul secolului”.

Un portret al său, pe carton, în mărime naturală – înălțimea 5’6” [5 „picioare” (unitate engleză de lungime, 1 *foot* = 0,3048 m) și 6 „inci” (unitate engleză de lungime, 1 *inch* = 2,54 cm, numită în tehnică și *țol*)], ceea ce în Sistemul Internațional înseamnă 1,6763 m – cam cât mine. Costume de scenă. Cântărețe cu care a concertat.

Studioul original unde făcea înregistrări.

Tatăl său a fost căpitanul Norval Sinclair Marley. Bob a mai avut doi frați și o soră după mamă sa, care s-a căsătorit cu

alt bărbat. Ei trăiesc acum în Miami. Locurile unde a ținut concerte, sunt marcate pe hartă. *I color the music* (*Eu colorez muzica*), s-a exprimat Bob Marley.

N-a avut studii (a renunțat la școală). De ce să te forțezi să înveți, să dai doctorate, să scrii o sută de cărți, când poți câștiga bani și faimă mult mai simplu!?

Robert Gabriel Mugabe (n. 1924), eliberatorul din 1980 al actualei Republici Zimbabwe de sub colonialismul britanic, prim-ministru al țării în acel timp, l-a invitat pe Bob Marley să participe, în 1980, la celebrarea independenței țării sale. Cel mai mare concert al lui Bob Marley, a avut loc la Milano (1980), în Italia, unde ziarul „Corriere della Sera” („Curierul de seară”) scria că au asistat 100.000 de *funs* (chibiți) – şi publica o poză cu puhoi de lume!

Muzeul „Bob Marley”, Kingston – Jamaica

Pe 4 decembrie 1976, Bob a fost împuşcat în piept, pe motive politice (sprijinise campania unui partid politic împotriva altuia).

Ghida ne-a mai arătat camera sa de dormit, bucătăria (avea un aragaz cu butelie şi un bucătar special – Bob a fost vegetarian), un magazin mic (al său) cu geamuri de sticlă colorată şi bicicleta lui înăuntru.

Fuma marijuana şi medita.

★

Cinci dintre copii săi au ajuns muzicanți.

Apoi, un film de 10 minute cu Bob Marley. M-a impresionat, la început, părul său exotic, cu o bejarcă pe cap, colorată. El, şeful formației sale... Muzică neagră, inspirată din folclor. Alura sa, cu părul negru împletit... simbolică, emblematică.

★

La sfârşit, ghizii ne cerşesc ciubuc – pur şi simplu.

★

Taximetriştii îți spun un preț când te urci în maşină şi-ți cer alt preț (mai mare) când cobori!

★

În centru, intrăm prin magazine cu artă neagră.

Nu-nțeleg bine creola (*patwa*), jamaicanii parcă înghit cuvintele – încerc doar să ghicesc sensul.

★

În piața orașului, încercăm diverse fructe tropicale:

- *sour sop* = fruct verde, mare, cu miezul alb, silos (eu îi sugeam doar sucul);
- *june plume* = se decojea, apoi mâncam miezul – cam acru;

şi prăjiturele exotice:

- *bammy* = din făină de *cassava* (*yuca* sau *manioc*);

- *girrada* = din făină din nucă de cocos;
- *shamy* = dulce, neagră, din nucă de cocos.

În timp ce Europa atinge recorduri joase de temperatură, conform celor relatate de ziarul local „The Gleaner", care înseamnă „Culegătorul de spice" (cu suplimentul său „Flair Magazine" – „Revista talentului"), în Jamaica noi ne sufocăm de căldură.

★

Raggae, bazat pe ritmuri sincopate şi de *calypso* (improvizat cu silabe stridente), este un stil de muzică neagră, jamaicană, promovat de Bob Marley şi formaţia sa, *The Wailers* (în engleză: cei care strigă, se plâng, bocesc). Formaţia a reuşit să vândă, până în 1981 (la moartea lui Bob), peste 250 de milioane de albume, în întreaga lume, iar Bob Marley este denumit rege al raggae-ului.

Formaţia şi-a continuat activitatea muzicală şi după 1981, scoţând patru noi albume: *ID* (Document de identitate) – în 1989, *Majestic Wariors* (Războinicii măreţi) – în 1991, *JAH Message* (Mesaj de la JAH – prescurtare de la Jahve, Jehova) – în 1994 şi *My Friends* (Prietenii mei) – în 1995. Grupul este format din Aston Barrett (denumit şi *family man* – om de familie, fiindcă ar fi făcut vreo 40 de copii cu mai multe femei, conform spuselor sale) – la chitară-bas, soliştii vocali Elan Atias şi Kevin Davy (ultimul – şi compozitor, cunoscut şi sub numele de scenă Yvad), Keith Sterling – la claviatură, Anthony Watson – la tobe, Audrey „Chizzy" Chisholm – la chitară ritmică, Chico Chin – la trompetă, Everald Gayle – la trombon, Brady Walters şi Cegee Victory – ca solişti de fond.

Formaţia a cântat cu interpreţi celebri precum Carlos Santana, John Denver, Alpha Blondy, dar şi cu legendarii cântăreţi de raggae Bunny Wailer şi Buring Spear. Au efectuat turnee prin diverse ţări, concertând în 300 de oraşe şi fiind asistaţi de peste 24 de milioane de fani.

Influențați de ritmuri africane, caraibiene și americane, *The Wailers* au fost lansați de Chris Blackwell, fondatorul companiei de înregistrări de muzică, *Islands Records*.

Statuia lui Bob Marley din curtea muzeului memorial

★

Creola engleză vorbită în Jamaica este greu de înțeles. Am cumpărat o broşurică „*Chat Jamaican / The Authentic Jamaican Phrase Book*" (Cartea de fraze autentice jamaicane), de J. J. Thomas, coperta de C. Malcolm, tipărită de *Caribbean Office Supplies*, 1987 (ediția a doua) – 1,60 $.

De multe ori, puneam întrebări suplimentare ca să-mi dau seama ce vor să spună – parcă înghit cuvintele sau le contopesc câte două, ori taie sfârşitul sau suprimă litere: *Saturday* (sâmbătă) devine în jamaicană *satdey*. Simplifică pronunțarea: *Thursday* (joi) devine *tersdey* (*th*, care se pronunță „*s*" cu limba printre dinți în engleză, e redus la „*t*" în creolă).

Luna *august* devine *augus* în creolă. *February* (februarie) devine *feberery*. Analog: *methodist* (metodist) devine *metadis*. Expresii care au un sens propriu în engleză, capătă un sens figurativ în creolă, neînțeles de vorbitorii limbii engleze.

De pildă: *Your fingers are too light* are sensul propriu următor: „Degetele tale sunt prea subțiri" – însă în creolă expresia capătă sensul figurativ: „Tu eşti o persoană căreia îi place să fure". Sau: *She has two left hands* (Ea are două mîini stângi) înseamnă, de fapt, la figurativ: „Ea nu poate să-şi facă treaba în casă" (în creolă).

Altă expresie în sens propriu: *Your eyes are too red* (Ochii tăi sunt prea roşii) în creolă, la figurativ, înseamnă: „Tu vrei să cumperi tot ceea ce vezi".

Jamaicanii vorbesc creola între ei în viața de zi cu zi, mai mult decât engleza oficială (literară) deşi, la televiziune, radio şi-n şcoli se foloseşte engleza. Ziarele, revistele şi cărțile sunt în engleză.

★

Felul cum scriu şi pronunță în *patwah* (creolă), se deosebeşte tare de engleză.

Alte expresii:

engleză	***patwah***	***română***
How much is this?	Omuch fi dis?	Cât costă asta?
How are you?	Wihappen man?	Ce mai faci?
Thanks.	Respect.	Mulțumesc.
Good bye!	Mi yaawn!	La revedere!
See you later.	Likkle mor eman.	Pe curând.
I don't know.	Mi nuh kno.	Nu știu.
What is that?	A wha dat?	Ce-i acela?
Where are we?	A weh we deh?	Unde suntem?
What did you say?	Whey yuh seh?	Ce-ai zis?
Let me walk around a little more first.	Meck mi walk round lilly bit fus.	Lasă-mă, pentru început, să merg primprejur.
I will give you eleven dollars for it.	Mi gi yuh eleben dollar fah.	Îți voi da unsprezece dolari pentru el/ea.
I spent my entire holidays on the beach.	Mi spen all a mi holaday pon di beach.	Mi-am petrecut vacanțe întregi pe plajă.
Thank you for everything, I shall return.	Tenk yuh fi eberyting mi mus cum back.	Mulțumesc pentru tot, voi reveni.

De la primele ore, în Jamaica (aterizând la Montego Bay) îi auzeam spunând: *Yeah, mon*! (se citeşte *Ya man*) şi credeam că înseamnă *Ya, man* (se pronunță *ya mæn*) adică „Da,

domnule”. Dar şi la femei răspundeau la fel: *Yeah mon*! care înseamnă simplu „Da”.

Peste câteva sute de ani, *patwah* va fi o nouă limbă, deviată din engleză.

★

În Haiti, se vorbeşte creola franceză. Dar am auzit mai puțin de creola spaniolă, de exemplu, şi-s atâtea foste colonii ale Spaniei. Şi am călătorit prin destule țări hispanice (analog, despre creola portugheză).

Creola simplifică vocabularul şi gramatica limbii principale (coloniale) şi-o amestecă cu jargoane şi cuvinte aborigene. Sintaxa propoziției se bazează pe dialectele limbilor locale (ca o traducere *mot-à-mot*, nu expresională). Mai poate fi relaționată şi ca un proces al decolonizării.

Autorul – rastafarian

Se poate standardiza în unele țări, înlocuind în mare parte limba colonială, devenind *acrolectă*. În fază incipientă, creola se numeşte *basilectă*, iar în fază intermediară se numeşte *mesolectă*. Există un continuum de variante/dialecte între limba dominantă, colonizatoare, şi creolă.

Forma *pidgin* de vorbire a limbii coloniale în argou şi redusă, mulată pe structura aborigenă, se transformă în creolă când este vorbită de la naştere de către copii (devine, deci, limbă nativă).

De exemplu: *engleza neagră locală*, este vorbită de clasa de jos – de culoare – din Statele Unite, din oraşe. Aceştia folosesc dezacorduri gramaticale („She Talk" în loc de „She Talks" – *Ea vorbeşte*), nefolosirea verbului „be" (*to be* = a fi) – „They real fine", în loc de „They are real fine" – *Ei sunt bine* etc. apoi creola *gullah* pe coasta de sud-est a Statelor Unite ce a împrumutat trăsături de la limbile post-africane.

Creola engleză *krio*, întrebuințată în Sierra Leone, Gambia, Guineea Ecuatorială şi Liberia.

Întâlnim şi o creolă spaniolă (*papiamentu* sau *papiamento*) cu influență portugheză şi olandeză, în Aruba, Curaçao, Bonaire.

Creola anglo-irlandeză *sheldru* (sau *shelta*) în Irlanda.

În fostele colonii spaniole, cucerite apoi de englezi, se vorbeşte... *spangleză*. Analog, în Québec: *frangleză* (franceză + engleză). Ba chiar în România şi la emigranții români din SUA, Anglia, Canada, Australia, unii pomenesc de... *romgleză* (română + engleză)!

Creola iudeo-spaniolă (*ladino*), scrisă cu alfabet ebraic, vorbită de descendenții evreilor exilați din Spania în Evul Mediu (1492).

Alte creole, în foste colonii, sunt bazate pe limbile franceză sau spaniolă. O creolă franceză, de exemplu, se foloseşte în Haiti.

Autorul, în Montego Bay – Jamaica

03 ianuarie 2010

Reîntorşi în Montego Bay – fiindcă de aici va trebui să zburăm înapoi spre State.

Intrarea pe plaja *Doctor's Cave* (Peştera Doctorului) costă 5 $ de persoană. Toată ziua. Dacă ieşi, te ştampilează pe mână, ca să poţi reveni fără a plăti.

04 ianuarie 2010

La *Negril*, alt orăşel insular. 71 Km, 50 $ şoferul. Spre vestul insulei. Trecem prin *St. James Lucea*, *Green Island* (Insula Verde – altă localitate). Negril e curat, modern.

Farul din Negril. *Centrul Yoga*.

Rick's Cafe (nume preluat de la cel al localului *Rick's Café Américain*, din celebrul film romantic american

Casablanca, realizat în anul 1942, considerat a fi unul dintre cele mai bune filme din istoria cinematografiei). Localul jamaican, inaugurat în anul 1974, a fost complet distrus, de două ori (!), de către uragane (furtuni tropicale numite în engleză, *hurricane*), care fac frecvent ravagii în zona caraibiană: în septembrie 1988, Uraganul „Gilbert" (care a produs valuri înalte de 25 de „picioare" = 7,62 m), iar în septembrie 2004, Uraganul „Ivan" (cu valuri de 80 de „picioare" = 24,384 m – septembrie este luna de vârf pentru aceste furtuni din Oceanul Atlantic, care, de regulă, se produc în perioada iunie-noiembrie, cu o medie de zece furtuni pe sezon)! „Gilbert" a fost uraganul care a produs cel mai mare dezastru din istoria Jamaicăi: 45 de morți, inundații catastrofale produse de ploi, pagube materiale estimate la patru miliarde de dolari americani.

Aceste furtuni au fost „botezate" începând din anul 1945, pentru a nu se crea confuzii atunci când apar mai multe furtuni în aceeaşi zonă. Din anul 1950, numele se dau dintr-o listă prestabilită. Inițial, aceasta cuprindea numai prenume feminine, ceea ce a determinat proteste ale mişcărilor feministe, aşa că, din anul 1979, pe listă apar şi prenume masculine, iar furtunile sunt denumite succesiv, în mod alternativ, cu prenume feminine şi masculine.

În septembrie 1958, s-a produs în zona caraibiană Uraganul „Ilsa" (aşa se numeşte eroina din filmul *Casablanca*), uragan care a fost „absorbit" de Uraganul „Helene", astfel că şi-a schimbat direcția de propagare spre nord, dar chiar dacă ar fi atins Jamaica, pe atunci încă nu exista aici *Rick's Cafe*, ca să aibă loc o „întâlnire" dintre „Ilsa" şi „Rick" analoagă cu cea din film (Rick fusese iubitul Ilsei la Paris, părăsit fără explicație de către aceasta, când ea aflase că soțul ei nu murise, însă Ilsa îl reîntâlneşte pe Rick în oraşul Casablanca, din Maroc). Dar, numele Ilsa este încă pe listă, aşa că, printr-un joc

al hazardului, s-ar putea produce, cândva, şi o astfel de „întâlnire”! Am spus „este încă pe listă”, deoarece numele unor uragane care au intrat în istorie prin pagubele majore produse, sunt şterse de pe lista numelor de uragane din zona respectivă, pentru a nu se crea confuzii de-a lungul timpului.

Se pot închiria biciclete, maşini pentru promenade. Staţionăm în *Parcul Whoopears*, pe malul mării.

Apa, în trei culori: tulbure (galben-mâloasă), verde, albastră.

Un market cu obiecte de artă neagră, deosebite.

Pânze cu peisaje tropicale: palmieri, păsări, flori, valuri... (*Jamaica mi crazy* – în creolă; se înţelege sensul).

Scoicile aduc noroc în casă (zic localnicii).

Am luat prânzul la un restaurant: banane fierte (nedulci) şi peşte pe grătar – total: 6 $.

★

Grupuri de liceeni se întorc de la şcoală, îmbrăcaţi în uniforme: fetele în rochii roşu-închis şi bluze albe, iar băieţii - în kaki.

★

Salariul mediu în Jamaica, afirmă şoferul, este de 360 $, lunar.

Deşi circulaţia rutieră este pe stânga, am văzut şi vehicule cu volanul pe dreapta (ca-n România), dar e mai greu la depăşiri, fiindcă n-ai vizibilitate.

Zilele următoare, am fost la plaja fără plată (*Bucsanar*). Am cinat la un restaurant chinezesc (există din astea şi p-aici!). Indieni din India au *business*-uri în Jamaica.

★

Am gustat o prăjitură din nuci de cocos şi făină, nu prea dulce: *gizzada*, dar veche de când Adam şi Eva!

★

Pe 5 ianuarie 20010, seara, ne-am pornit spre *State*. În aeroportul din *Montego Bay*, am întâlnit doi români (ce mică e lumea!) – i-am recunoscut după paşapoartele româneşti.

Am ajuns a doua zi, după o noapte în *Dallas*, la *Motel 6* (58,89 $, iar taxiul de la aeroport 28 $).

Veni, *vidi*, *vici*!

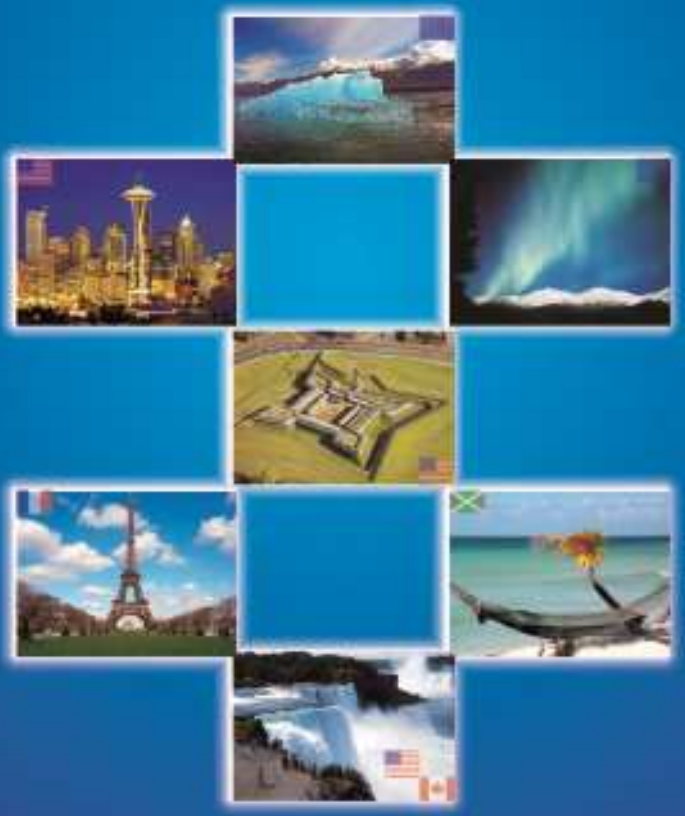
Autorul, „jamaican”

★

Am mai câştigat experienţă de viaţă, noi informaţii şi impresii!

Bun de tipar: februarie 2011
Tipar executat la Tipografia FOCUS Rm.Vâlcea, str. Posada, nr. 52/C
Tel./fax: +4 0350 428730; gsm: +4 0766 545406; +4 0766 315632
e-mail: tipografia.focus@yahoo.com

Florentin Smarandache a fost nominalizat pentru Premiul Nobel pentru Literatură pe anul 2011. Este un autor trilingv care a publicat 75 de cărți de literatură în română, franceză și engleză. Unele cărți i-au fost traduse în rusă, arabă, chineză, spaniolă, portugheză, sârbă. A publicat și 5 antologii paradoxiste la care au contribuit peste 300 de scriitori din zeci de țări.



ISBN: 978-606-92336-8-9